Rittmeister Manfred Freiherr v. Richthofen

MANFRED
BARONE VON RICHTHOFEN

Famiglia e fanciullezza
narrata dal barone
Bolko von Richthofen

Benché l'albero nell'antichità le radici non affondi,
la stirpe è vecchia e piena di vigore.
Tersa è rimasta la fama del suo nome,
rispettosa ognora della verità, dell'onore, del diritto.
Fedele al costume degli avi, pia, valorosa, brava e modesta,
la grazia d'Iddio l'ha sempre protetta.
Non esitare ora sul sentiero della virtù cristiana,
porta con onore il tuo nome siccome a nobil cavalier si conviene.
Fiorisca la schiatta, immagine dell'onore,
mai macchia offuschi il suo nobile stemma.

Questi versi (nella versione tedesca, le lettere all'inizio delle singole strofe, messe insieme, formano il nome Richthofen) precedono come motto la storia della famiglia Richthofen, compilata dall'ambasciatore tedesco barone Emil von Richthofen (m. 1895).

MIO FRATELLO MANFRED

Ogni uomo, per quanto a lungo possa vivere, rimane pur sempre, benché soltanto fino a un certo punto, un prodotto della sua origine ancestrale e dell'educazione che ha avuto. Chi invece deve rinunciare per un inesorabile decreto del destino sin da giovane alla vita terrena, rivelerà inconfondibilmente nello spirito e nel fisico le impronte ereditate dai genitori e dagli antenati nonché quelle riportate durante la fanciullezza e l'adolescenza. Questa regola si è dimostrata valida anche per il mio adorato fratello Manfred barone von Richthofen, caduto da eroe ancor prima di compiere il ventiseiesimo anno di vita. Chi voglia tracciarne una biografia deve anzitutto esaminare la storia e le caratteristiche della famiglia dalla quale discendeva, descrivere l'ambiente nel quale era vissuto e gli uomini in mezzo ai quali era cresciuto, uomini le cui ideologie aveva assorbito e che avevano influito sulla formazione del suo carattere, un carattere che in età ancora giovane gli diede la capacità di compiere gesta tanto eccezionali per il popolo e la patria.

La famiglia Richthofen proviene da Bernau nella Marca Orientale, una volta più grande di Berlino, ma ora soltanto una cittadina nelle vicinanze della capitale del Reich. In questa cittadina era diacono luterano, dal 1543 fino al 1553, un tale Sebastian Schmidt, originario da Coblenza e già allievo di Martin Lutero a Wittenberg. In conformità ai costumi dell'epoca e alla sua posizione ecclesiastica, Sebastian Schmidt latinizzò il proprio cognome mutandolo in Faber. Da lui e dalla consorte Barbara Below, figlia di un consigliere comunale di Berlino, discende la schiatta. La famiglia non avrebbe comunque registrato la sua eccezionale ascesa se il pastore Sebastian Faber non avesse avuto un amico quasi coetaneo che deve essere considerato uno degli uomini più straordinari della Marca del Brandeburgo. Si tratta di un tale Paulus Schultze o Schultheiss, discendente dalla famiglia dei sin-

daci di Bernau, il cui padre e nonno, Andreas e Thomas Schultze erano stati sindaci di Bernau già prima del cinquecento, come risulta da documenti storici. Anche Paulus Schultze latinizzò il proprio cognome per cui compare nei resoconti storici con il nome di Mark Paulus Praetorius. Costui nacque a Bernau il 24 gennaio 1521 e morì nel castello chiamato Moritzburg, presso Halle, il 16 giugno 1565. All'epoca della morte era investito di varie cariche come quella di consigliere imperiale e del Grande Elettore del Brandeburgo, consigliere di camera segreto dell'arcivescovo di Magdeburgo e Halberstadt, vassallo e giudice ereditario di varie tenute acquisite nel corso della sua relativamente breve vita. Sotto vari suoi ritratti ancora esistenti troviamo scritto:

Vir prudens et orator gravissimus,

il che, tradotto, significa: « Uomo avveduto e oratore eccezionale ».

In realtà, questo Paulus Praetorius dev'essere stato un personaggio eccezionale, molto colto. Già in età giovane gli venne conferita la carica di *informator*, cioè istruttore religioso dei margravi Federico e Sigismondo del Brandeburgo, figli dell'elettore Gioacchino II, che in seguito diventarono entrambi arcivescovi a Magdeburgo. Così conquistò la massima fiducia dell'elettore che lo chiamò a far parte del consiglio ristretto affidandogli varie missioni diplomatiche, soprattutto alla corte imperiale di Praga presso l'allora imperatore del Sacro Romano Impero, Ferdinando I. Accadde così che l'imperatore Ferdinando I gli concesse nel 1561 uno stemma nobiliare trasmissibile ai discendenti nel quale è raffigurato, in relazione al cognome, un pretore vestito di nero seduto su uno scranno. Ma Paulus Praetorius non aveva discendenti maschi e decise di adottare il figlio dell'amico Sebastian Faber, il piccolo Samuel Faber nato nel 1543 a Bernau. Il ragazzo assunse il nome di Samuel Praetorius. Paulus Praetorius gli lasciò in eredità non solo l'insegna nobiliare recentemente acquisita, ma anche i possedimenti

certo non trascurabili. Anche Samuel Praetorius fu un uomo dotto. A un certo punto si trasferì a Francoforte sull'Oder dove divenne consigliere comunale, giudice e infine sindaco. Morì nel 1605. Suo figlio Tobias Praetorius (1576-1644) aumentò il patrimonio della famiglia e acquistò le prime tenute in Slesia. Il suo matrimonio con una nobildonna lo sottrasse un po' alla volta alla cerchia dei patrizi studiosi facendolo entrare nella cerchia dei nobili proprietari di terre. Suo figlio Johann Praetorius (1611-1664) si trasferì definitivamente in Slesia e ebbe dall'imperatore Leopoldo I nel 1661 il titolo di barone ereditario della Boemia con il predicato di von Richthofen. Da questo Johann Praetorius von Richthofen discende la famiglia Richthofen, ancor oggi rigogliosa. I von Richthofen hanno avuto dimora stabile, dal seicento in poi, in Slesia, specialmente nei circondari di Striegau, Jauer, Schweidnitz e Liegnitz, dove si trovano oggi. Ma la famiglia, pur grata all'imperatore di Vienna per gli aiuti e i riconoscimenti concessi, continuava a coltivare il ricordo della sua origine nella Marca del Brandeburgo. Quando, un secolo più tardi, Federico il Grande trasformò la Slesia in una provincia prussiana, la famiglia si sottomise senza eccezioni alla nuova casa regnante che in fondo per essa era quella vecchia. Federico il Grande premiò quest'attaccamento il 6 novembre 1741 innalzando la famiglia al rango di baronia del regno di Prussia.

Una buona parte della famiglia von Richthofen si occupò di agricoltura sin dal giorno in cui acquisì la prima tenuta in Slesia. Le varie generazioni curarono l'amministrazione e conservazione degli estesi possedimenti senza peraltro perdere d'occhio il bene pubblico attraverso la partecipazione all'amministrazione provinciale della Slesia. In guerra e in pace, gli appartenenti alla famiglia fecero il loro dovere quando si trattò di difendere la provincia e il regno. Il generale di cavalleria Manfred barone von Richthofen, padrino di mio fratello, comandò un'armata durante la guerra mondiale. Ma ciò non significava che la propensione per le professioni dotte fosse

scomparsa nei discendenti di consiglieri comunali, predicatori e sindaci. L'esempio del padre adottivo Paulus Praetorius indusse molti membri della famiglia a dedicarsi alla politica e alla diplomazia. Gli esperti di diritto ricordano ancora oggi il barone Karl von Richthofen, insigne studioso e ordinario di diritto all'università di Berlino, specializzato nel diritto degli antichi germani e dei frisoni. La grande autorità di Ferdinand von Richthofen, un geografo di fama mondiale, è riconosciuta ancora oggi, quasi trent'anni dopo la sua morte. Vari monti e fiumi visitati da questo esploratore della Cina portano il suo nome. Anche nel campo politico, molti membri della famiglia contribuirono in misura non trascurabile alla storia della patria. Vanno segnalati tra questi il barone Oswald von Richthofen, per molti anni ministro prussiano e segretario di Stato agli Esteri all'epoca del cancelliere Bülow, nonché i baroni Karl, Ernst, Hartmann e Praetorius von Richthofen, distintisi nell'Assemblea Nazionale di Weimar e nel parlamento prima e dopo la guerra.

Lo sviluppo della nostra famiglia più ristretta non si scosta sostanzialmente durante i secoli passati dallo sviluppo dei rami collaterali che si staccarono dal ceppo all'inizio del settecento. Anche i nostri antenati risiedevano in tenute acquistate o ereditate. Le spose provenivano quasi tutte dalla nobiltà slesiana come le famiglie von Reibniz, von Heintze-Weissenrode e von Lüttwitz. La nostra bisnonna, Thecla, era una von Berenhorst, nata nel 1808 a Dessau, nipote del maresciallo prussiano duca Leopoldo von Anhalt-Dessau, il celebre « Vecchio Dessauer ». Suo padre, Georg Heinrich von Berenhorst, era primo maresciallo di corte del duca di Anhalt-Dessau, frutto di un legame extramatrimoniale del duca Leopoldo con una giovane suddita. Si potrebbe quasi dire che il sangue del vincitore di Höchstädt, Torino e Kesselsdorf, abbia fatto sentire, immutato, i suoi effetti nei discendenti. Nostra nonna si chiamava da ragazza Marie Seip. Proveniva da una famiglia di possidenti del Meclemburgo originaria dall'Assia, strettamente imparentata con la famiglia di

Goethe. Noi volevamo molto bene a questa nonna, morta un anno prima dello scoppio della guerra mondiale. Le nostre vacanze nella tenuta di Romberg nei pressi di Breslavia, appartenente ai nonni, erano il ricordo più bello della nostra fanciullezza. Quando all'inizio delle vacanze entravamo nella palazzina padronale costruita da Schinkel, la nonna ci riceveva con le seguenti parole: « Qui potete fare ciò che volete! » E noi, naturalmente, non ce lo facevamo dire due volte e ci godevamo appieno le gioie della vita in campagna, delle cavalcate, della caccia, del nuoto e di tutto il resto.

Nostro padre, Albrecht barone von Richthofen, nato nel 1859, era il primo ufficiale di carriera del nostro ramo e prestava servizio nel reggimento dei corazzieri della Guardia del Corpo a Breslavia. Là sono nati anche i miei due fratelli Manfred (1892) e Lothar (1894). Nostro padre dovette congedarsi in età ancora relativamente giovane con il grado di maggiore poiché un male cronico alle orecchie non gli consentiva più di esercitare la professione delle armi. Aveva salvato dall'annegamento uno dei suoi corazzieri, che nuotando a cavallo nel fiume Oder era caduto in acqua, gettandosi, accaldato com'era e in completa uniforme, da un ponte nel fiume. Il raffreddore che si procurò in quell'occasione ebbe per conseguenza un incurabile male alle orecchie che lo rese quasi sordo. Nostro padre ha avuto ancora modo di assistere all'ascesa e di piangere la morte del figlio Manfred che spesso era andato a trovare allo stormo. Nostro padre prestava allora servizio come comandante di presidio in una cittadina nei pressi di Lilla. È morto nel 1920 a Schweidnitz dove i nostri genitori si erano ritirati e dove vive ancora oggi nostra madre. Costei, custode della memoria dei figli caduti, ha trasformato la sua casa a Schweidnitz in un sacrario dedicato al ricordo di Manfred von Richthofen. Il 21 aprile 1933, quindicesimo anniversario della sua morte, queste stanze (che hanno assunto vieppiù l'aspetto di un piccolo museo) saranno accessibili al pubblico. Nostra madre, nata nel 1868, proviene dalla famiglia Schickfus

und Neudorff, che possiede molte tenute in Slesia. Sua madre, nata von Falkenhausen, proviene da una famiglia molto nota nella storia militare, il cui capostipite è il margravio Karl Wilhelm Friedrich von Ansbach, discendente dalla linea francone, ormai estinta, degli Hohenzollern e sposo di una sorella di Federico il Grande.

I miei fratelli Manfred e Lothar erano rispettivamente di undici e nove anni maggiori di me per cui i miei ricordi risalgono all'epoca in cui entrambi stavano per arruolarsi nell'esercito. Ma i miei genitori mi hanno raccontato tanti episodi della fanciullezza dei miei fratelli, soprattutto di Manfred, che sono perfettamente in grado di contribuire alla descrizione della fanciullezza e adolescenza di questo mio fratello senza tema di commettere inesattezze.

Fonte di grande soddisfazione per i miei genitori è stato sempre il fisico particolarmente robusto e sano di Manfred sin dalla nascita. Non era mai ammalato e persino quando si vaccinò contro il vaiolo, la vaccinazione non fece effetto. In realtà è stato ammalato una sola volta in vita sua, quando ha avuto il morbillo, per cui, con suo grande rammarico, non è riuscito mai a perdere un giorno di scuola. Manfred era stato sin da piccolo sempre estremamente agile. Sin da bambino faceva le capriole senza servirsi delle mani che teneva aderenti alla cucitura dei pantaloni come un soldatino. All'età di otto anni si arrampicava sui meli più alti della tenuta, una prodezza di cui nessuno, o quasi, era capace. Poi, per scendere, non si aggrappava al tronco, ma scivolava invece lungo i rami con grande agilità a terra. I miei genitori hanno spesso assistito a queste sue prodezze, ma non si sono mai preoccupati che potesse accadergli qualcosa perché era tanto sicuro nei movimenti. Del resto, mia madre non ha mai nutrito eccessive preoccupazioni nei confronti di noi ragazzi. Secondo lei, i bambini potevano crescere svelti e rotti a tutti i pericoli solo se si lasciava a essi la massima libertà di movimento. Solo così i piccoli avrebbero imparato per tempo a valutare le proprie

capacità. Va da sé che qualche incidente si è verificato, ma mai nulla di grave. Solo una volta, Manfred destò serie preoccupazioni nei genitori. Durante la sua permanenza nel corpo dei cadetti si era procurato una grave lesione al ginocchio. Durante un'esercitazione ginnica, un pezzo di cartilagine nell'articolazione del ginocchio si era staccato. Questo frammento s'inseriva a tratti sotto la rotula, per cui la gamba si muoveva in ogni direzione. I massaggi e numerose altre cure si rivelarono inutili. Trascorse così un anno senza che la gamba potesse guarire. Una volta, quando i nostri genitori si consultarono per l'ennesima volta sul da farsi e particolarmente mia madre fu molto depressa, Manfred volle consolarla e disse: « Se non potrò più camminare con le gambe, camminerò con le mani! » Poi, come se fosse stato perfettamente sano, gettò le gambe in aria e attraversò la stanza camminando con le mani. Finalmente venne deciso di sottoporlo a un'operazione. Questa riuscì benissimo e mio fratello si ristabilì perfettamente in capo a poche settimane. Quando Manfred fu assegnato come alfiere al 1° Reggimento ulani « Imperatore Alessandro III », si sentì travolto ancora più fortemente dalla passione per i cavalli. Non appena ebbe il brevetto di ufficiale, nostro padre gli comperò una bellissima cavalla. Anche parlando con me, Manfred ha sempre descritto questa cavalla come una bestia favolosa, rotta a qualsiasi fatica. L'animale precedeva il plotone tranquillo come un agnellino, ma era pur sempre capace di saltare ostacoli alti un metro e sessanta. Manfred conquistò così molti bei premi nelle corse e ai concorsi ippici. Nel 1913, nel Gran Premio dell'Imperatore, si piazzò per l'ultima volta molto bene. Orgoglioso com'era, voleva partecipare anche ai grandi concorsi a Breslavia e nella capitale. A questo scopo aveva acquistato un purosangue che rispondeva al nome di Antithesis. Il caso volle che il giorno in cui il cavallo avrebbe dovuto partecipare alla prima corsa, mio fratello varcasse invece con esso il confine russo. Manfred avrebbe indubbiamente vinto molte corse.

Mio fratello dimostrò sin dalla fanciullezza di essere in possesso di energie non comuni quando veniva messo alla prova. All'età di otto anni, i miei genitori lo aspettavano un giorno alla stazione di Breslavia. Doveva ritornare con due grandi valige da un prolungato soggiorno in campagna. L'attendente mandato ai binari per riceverlo ritornò senza Manfred. Nessuno fu capace di trovarlo. Che cos'era accaduto? A quei tempi, la stazione era ancora priva di telefono. Tutti cominciarono a preoccuparsi. I nostri genitori, rientrati a casa, stavano ancora discutendo quando suonò il campanello alla porta e nel riquadro comparve Manfred con le due valige.

« Avrai preso la carrozza? »

« No, non avevo soldi. »

« Chi ti ha portato le valige? »

« Io stesso. »

I miei genitori rimasero sbalorditi e increduli. Le valige, infatti, erano così pesanti che Manfred avrebbe potuto sollevarne a fatica appena una. Poi ebbero la spiegazione. « Ero capace di sollevare una valigia alla volta che poi trasportavo un pezzettino più in là tenendo d'occhio l'altra. Poi tornavo indietro a prendere l'altra, e così via. Così pian piano sono arrivato qui, solo che c'è voluto un po' di tempo. »

Disse tutto questo con tanta calma e sicurezza che i miei genitori poterono consentirgli già allora di badare completamente a se stesso. Così, Manfred riuscì anche a superare il periodo di permanenza nel corpo dei cadetti benché non apprezzasse molto quel tipo di educazione e di trattamento. Tuttavia stringeva i denti senza mai lamentarsi quando tornava per le vacanze a casa. A me, suo fratello minore, ebbe tuttavia a confidare in varie riprese: « Se potrai, rinuncia a questo divertimento. D'accordo, nemmeno al ginnasio si sta bene, tuttavia è meglio che là ». E pensare che Manfred aveva scelto per tempo la professione dell'ufficiale, risoluto a brillare nella carriera. S'intende che allora sperava di diventare un giorno un grande generale di cavalleria. Non poteva immaginare che avrebbe primeggiato non già sulla terraferma bensì nelle distese del cielo. Quando, nel maggio del 1915, si fece trasferire nell'arma aerea, rispose alla mia domanda, perché avesse preso questa decisione, testualmente così: « Non ci tengo a diventare soltanto osservatore. Voglio diventare pilota e, se avrò fortuna, il migliore di tutti! » Gli occhi azzurri gli brillavano, sottolineando la fermezza della decisione presa.

Manfred diceva sempre la verità. Mia madre ne parla ancora oggi dicendo che i genitori potevano sempre fidarsi di lui. Dava risposte chiare e precise a ogni domanda senza curarsi delle conseguenze che gliene potevano derivare. Così, una volta, mentre dodicenne si trovava ospite nella tenuta della nonna, non aveva saputo frenare la propria passione per la caccia. Non era riuscito a trovare anitre selvatiche nella brughiera intorno a Weistritz, e così ne aveva ammazzato alcune domestiche che risultarono poi mancanti nello stagno. Manfred venne interpellato con molta severità, mezzo minuto di insistenze fu sufficiente. L'idea di mentire o di cercare addirittura una scusa per ciò che aveva fatto non gli venne nemmeno in mente. E la buona nonna perdonò di cuore il nipotino che non sapeva mentire. Questi primi « trofei » di Manfred, tre penne d'anitra, ornano ancora oggi una delle pareti della sua camera a Schweidnitz. I visitatori potranno ammirarle non senza commozione. Così, Manfred diede alla madre la felice certezza che il figlio si confidava in tutto e per tutto con lei. Ancora oggi, mia madre descrive così questo lato del carattere di Manfred: « Quando si trattava di eseguire un ordine, lo eseguiva a ogni costo ». Questa fede nelle proprie capacità unita a un'intima signorilità e ovvia umiltà furono tutti tratti del carattere che consentirono a mio fratello di essere un vero capo. I suoi ulani, quand'era tenente, e in seguito i suoi subordinati nello stormo da caccia Richthofen potevano fidarsi ciecamente di lui. Non li adulava, ma li proteggeva e manteneva la parola data. Servire ai suoi ordini era facile perché era allegro e scanzonato, qualità con le

quali seppe portare a termine talvolta i compiti più difficili. Per coloro che dovettero ubbidirgli in guerra fu un esempio forse unico con il suo coraggio spirituale, la sua totale mancanza di paura, l'incapacità di concepire un avvenimento che potesse incutergli qualche timore. Non sottovalutava il pericolo, ma non gli attribuiva alcuna importanza nel contesto della propria vita. Era così sin da giovane. Tra le ragazze della tenuta di campagna correva voce che la palazzina residenziale fosse infestata dagli spiriti. Le servotte si raccontavano nella stanza della servitù che tanti anni prima un garzone si era impiccato nel solaio della casa. Da allora l'attico era frequentato dal suo fantasma. Manfred, che aveva allora tredici anni, decise di vedere lo spettro con i propri occhi. Così si fece mostrare il punto esatto nel solaio dove era accaduta la disgrazia e poi portare il letto per dormirvi. Mia madre sapeva che Manfred non aveva paura, ma decise tuttavia di metterlo alla prova. Arrivata la sera, salì con mia sorella di soppiatto all'attico e fece rotolare delle castagne sul pavimento. Manfred dormiva troppo sodo per svegliarsi, e il fracasso aumentò di intensità. Improvvisamente mio fratello si destò, balzò in piedi, afferrò un randello e si precipitò sulle due disturbatrici. Mia madre dovette affrettarsi a accendere il lume, altrimenti se la sarebbe vista brutta. Manfred non manifestò alcuna paura. Questo suo atteggiamento rimase immutabile fino all'ultimo volo dal quale non ritornò più vivo allo stormo e ai commilitoni. Manfred aveva decollato centinaia e centinaia di volte, qualche volta tre o quattro volte nello stesso giorno. Sapeva benissimo che ognuno ha il suo tallone d'Achille e che anche lui era vulnerabile. Ma tra tutti coloro che hanno fatto la guerra con lui non vi è nessuno che non abbia scorto in lui altro che la certezza della vittoria e la fede in se stesso e nel successo tutte le volte che si alzava in volo per affrontare il nemico. Può darsi che la sua decisione di sostituire la sella con i comandi del caccia diventato famoso in tutto il mondo fosse influenzata in origine dall'ambizione e dall'agonismo sportivo. Ma più dura e

pesante si faceva la lotta, più aumentava l'importanza della guerra aerea per i destini della Germania, e più forte diventava la sua incrollabile volontà, nonostante la serenità e la fiducia nella vittoria, di dare soltanto ed esclusivamente il meglio di se stesso e di sacrificarsi per il popolo e per la patria. E il detto *dulce et decorum est pro patria mori* che gli insegnanti al corpo dei cadetti gli avevano inculcato (non sempre con suo divertimento) durante le lezioni di latino, divenne il contenuto del breve periodo di vita concessogli dal destino dal 1915 al 1918.

Ma lasciamo la parola a Manfred perché spieghi al lettore ciò che in quegli anni è accaduto in lui e intorno a lui.

LA MIA VITA IN GUERRA

del barone

Manfred von Richthofen

NATURALMENTE non vedevo l'ora, era la Pasqua del 1911, di iniziare il servizio attivo nell'esercito. Così mi feci assegnare al corpo non appena superato l'esame per la promozione a alfiere [1] e venni destinato al 1° Reggimento ulani « Imperatore Alessandro III ». Ero stato io a scegliere questo reggimento di stanza nella mia cara Slesia, tanto più che me lo avevano consigliato alcuni conoscenti e parenti.

Il servizio al reggimento era proprio di mio gusto. Non c'è che dire: la cosa più bella per un giovane soldato è quella di servire « in cavalleria ».

Per quanto riguarda il periodo trascorso alla scuola di guerra, ho in realtà poco da dire. Esso mi ricordava troppo il corpo dei cadetti e perciò non costituisce uno dei ricordi più piacevoli.

A quell'epoca feci un'esperienza divertente. Uno degli insegnanti alla scuola di guerra acquistò una cavalla abbastanza bella e ben pasciuta. L'animale aveva un unico difetto, era un po' anzianotto. L'ufficiale comperò la cavalla all'età dichiarata di quindici anni. La bestia aveva le gambe un po' grosse. Ciò nonostante saltava niente male. L'ho cavalcata spesso. Allora si chiamava Biffy.

Circa un anno più tardi, quando mi trovavo già al reggimento, il capitano von Tr., mio comandante di squadrone, molto sportivo, mi raccontò di aver comperato un saltatore piuttosto tozzo. Noi tutti eravamo curiosi di vedere il « tozzo saltatore » che rispondeva all'inusitato nome di Biffy. Io non pensavo più alla vecchia cavalla del mio insegnante alla scuola di guerra. Un bel giorno arriva finalmente la bestia tanto decantata, e quale non è la mia sorpresa quando vedo la buona vecchia Biffy entrare all'età dichiarata di otto anni nella stalla di von Tr.! L'animale aveva nel frattempo cambiato varie volte proprietario e era aumentato molto di prezzo. L'insegnan-

[1] Cioè aspirante ufficiale. (*N.d.T.*)

te alla scuola di guerra l'aveva comperata per millecinquecento marchi, e von Tr. dopo un anno per tremilacinquecento con l'età ribassata a otto anni.

La cavalla non vinse alcuna competizione, ma trovò un altro acquirente, e cadde in combattimento all'inizio della guerra.

I PRIMI PASSI DA UFFICIALE

]*Autunno 1912*[

Finalmente ricevetti le spalline. Il fatto di sentirmi chiamare improvvisamente « signor tenente » mi dava una sensazione di orgoglio che non avevo mai provato.

Mio padre mi comperò una bellissima cavalla che si chiamava Santuzza, una bestia favolosa che non si stancava mai. Incedeva in testa al plotone come un agnello. Un po' alla volta mi accorsi che aveva ottime qualità per saltare, il che mi fece decidere all'istante di trasformare la buona e brava cavalla in una saltatrice. Faceva salti meravigliosi.

In quell'occasione, il mio camerata von Wedel, che con il suo cavallo di servizio Fandango si era già portato via dei bei premi, mi fu di grande aiuto e manifestò molta comprensione.

Così, entrambi cominciammo a prepararci per una corsa a ostacoli a Breslavia. Fandango faceva meravigliosi progressi, Santuzza dimostrò molta buona volontà e se la cavava anch'essa molto bene. Le prospettive di ottenerne qualcosa di buono erano ottime. Il giorno precedente a quello in cui doveva essere caricata sul treno, non potei resistere alla tentazione di saltare ancora una volta tutti gli ostacoli del nostro percorso. Improvvisamente facemmo uno scivolone. Santuzza ebbe una spalla contusa e io mi ruppi la clavicola.

Dalla buona e ben pasciuta cavalla Santuzza pretendevo durante l'addestramento anche una buona velocità

per cui rimasi molto meravigliato quando il purosangue di von Wedel la batté.

Un'altra volta ebbi la fortuna di cavalcare un bellissimo sauro all'Olimpiade di Breslavia. La corsa a ostacoli ebbe inizio e il mio cavallo era ancora tutto d'un pezzo e pieno di brio a due terzi del percorso, per cui potevo sperare nella vittoria. Ecco l'ultimo ostacolo. Già da lontano mi accorsi che doveva trattarsi di qualcosa di veramente eccezionale, vista la folla che si era radunata in quel punto. Pensai: « Niente paura, in bocca al lupo! » e affrontai a tutta velocità il terrapieno in vetta al quale era piazzata una rastrelliera per buffetterie. Il pubblico continuava a farmi segno di andare piano, ma io non ero più in grado né di vedere né di sentire nulla. Il sauro supera la rastrelliera in vetta al terrapieno e subito dopo mi accorgo con grande meraviglia che il terreno dell'altro versante scende a precipizio nel fiume Weistritz. Prima di rendermi conto di ciò che sta accadendo, l'animale spicca un formidabile balzo e scende la china. Subito dopo, cavallo e cavaliere scompaiono fra i flutti. Naturalmente fui sbalzato di sella. Felix riprese terra sulla sponda più vicina all'ostacolo, Manfred sulla sponda opposta. Durante la pesatura al termine della corsa, tutti constatarono con molta sorpresa che non avevo perso le solite due libbre, ma che ero aumentato di dieci. Grazie a Dio non si vedeva che ero bagnato come un pulcino.

Possedevo anche un ottimo cavallo di servizio, e la povera bestia era una specie di tuttofare. Doveva partecipare ai concorsi ippici, sorbirsi le corse a ostacoli, saltare, precedere il plotone durante le marce; per farla breve, non vi era esercizio al quale la brava bestia non fosse addestrata. Fu il mio bravo Blume che mi permise di conseguire dei bei successi. L'ultimo fu quello riportato nel 1913 nel Premio dell'Imperatore. In quell'occasione fui l'unico a superare il percorso senza penalità e anche il protagonista d'una prodezza non facile da imitare. Stavo galoppando sulla brughiera e improvvisamente mi ritrovai a terra. Il cavallo era finito con le zampe ante-

riori nella tana di un coniglio selvatico e io mi ero rotto la clavicola. Conciato in quel modo avevo continuato il percorso per i restanti settanta chilometri senza subire alcuna penalità e ero arrivato alla meta nel tempo prescritto.

I giornali non facevano altro che parlare di guerra, ma noi già da alcuni mesi eravamo abituati a quella solfa. Avevamo preparato già tante volte le nostre valige d'ordinanza che eravamo stufi di tutta la faccenda e non credevamo più allo scoppio di una guerra. Meno di tutti ci credevamo noi che eravamo schierati sulla frontiera, « l'occhio dell'esercito », come a suo tempo il nostro comandante di reggimento aveva definito le pattuglie di cavalleria.

Alla vigilia del preallarme ci trovavamo, ospiti dello squadrone in distaccamento, a circa dieci chilometri dalla frontiera, e trascorrevamo il tempo alla mensa a giocare a carte. Eravamo tutti di ottimo umore e nessuno, come ho già detto, pensava alla guerra.

Bisogna dire che la madre di Wedel ci aveva lasciato alquanto perplessi alcuni giorni prima. La signora era arrivata dalla Pomerania per vedere ancora una volta il figlio prima che scoppiasse la guerra. Poiché ci trovò di ottimo umore e fu costretta a constatare che non pensavamo minimamente alla guerra, non poté fare a meno di offrirci un'ottima colazione.

Eravamo tutti molto allegri quando si spalancò improvvisamente la porta. Sulla soglia comparve il conte Kospoth, presidente del distretto di Öls. Il conte fece una strana faccia.

Salutammo con un grande *hallo!* il nostro vecchio conoscente. Il nobiluomo si affrettò a spiegarci il motivo del suo viaggio che era quello di controllare personalmente sulla frontiera quanto vi fosse di vero nelle voci che parlavano di un'imminente guerra mondiale. Il presidente aveva fatto un ragionamento giustissimo, cioè che nessuno poteva saperlo meglio di quelli che erano dislocati alla frontiera. Naturalmente la scena pacifica lo sorprese moltissimo. Da lui apprendemmo che tutti i ponti della Slesia erano presidiati e che si pensava già di fortificare le singole località.

Non ci volle molto per persuaderlo che una guerra poteva considerarsi esclusa. Poi continuammo a gustare il nostro pasto.

Il giorno dopo cominciarono le operazioni.

SCOPPIA LA GUERRA

Ostrowo, 2 agosto 1914

Mi affretto a mandarvi le mie ultime righe. Vi saluto caramente. Se non dovessimo più rivederci, vi ringrazio di cuore per tutto ciò che avete fatto per me. Non ho debiti, anzi, possiedo qualche centinaio di marchi che peraltro porto via con me.

Vi abbraccia tutti, a uno a uno,
il vostro grato e ubbidiente figlio e fratello

MANFRED

VARCHIAMO LA FRONTIERA

La parola « guerra » non era nuova per noi soldati di cavalleria dislocati alla frontiera. Ognuno sapeva benissimo, fin nei minimi particolari, ciò che doveva fare e non fare. Ma nessuno poteva immaginare come sarebbero andate le cose nell'immediato futuro. Ogni soldato in servizio attivo era felice di poter rivelare finalmente la propria personalità e dimostrare ciò che sapeva fare.

A noi giovani tenenti di cavalleria era stato assegnato il compito probabilmente più interessante: esplorare, spingersi alle spalle del nemico, distruggere installazioni importanti, tutti compiti che richiedono uomini fatti tutti d'un pezzo.

Con l'ordine di operazione in tasca, della cui importanza ero pienamente convinto dopo averlo studiato per

circa un anno, mossi a cavallo, in testa alla mia pattuglia, a mezzanotte in punto, per la prima volta contro il nemico.

La frontiera era costituita da un fiume per cui avevo buoni motivi di pensare che in quel punto sarei stato fatto segno ai primi colpi di arma da fuoco. Così rimasi molto meravigliato quando riuscii a varcare senza incidenti il ponte. Senza ulteriori inciampi raggiungemmo la mattina dopo il campanile del villaggio di Kielcze, a me ben noto dalle precedenti ricognizioni lungo la frontiera.

Tutto si era svolto senza che avessimo avvistato l'avversario o, meglio, senza che nessuno ci avesse scorto. Come dovevo comportarmi per non farmi scorgere dagli abitanti del villaggio? La prima idea fu quella di chiudere in gattabuia il pope.[1] Così andammo a prelevare a casa sua il nostro uomo che sembrava molto sorpreso e perplesso. Lo chiusi, tanto per cominciare, nel campanile, nella loggia dove si trovavano le campane, tolsi la scala e lo lasciai lassù. Inoltre gli assicurai che ci avrebbe rimesso la pelle qualora la popolazione avesse dato il minimo segno di un atteggiamento ostile. Sul campanile piazzai una vedetta con l'ordine di osservare i dintorni.

Ogni giorno dovevo mandare con i portaordini dei rapporti periodici sulla situazione. Così la mia modesta pattuglia perse a vista d'occhio la sua consistenza numerica. L'ultimo rapporto lo dovetti portare io stesso perché non mi era rimasto più nessuno.

Fino alla quinta notte era rimasto tutto tranquillo. Nel corso di questa vidi arrivare improvvisamente, di corsa, la vedetta (mi trovavo sul campanile nei cui pressi avevo messo i cavalli) che si mise a gridare: « Sono arrivati i cosacchi! » Faceva un buio pesto e piovigginava un poco. Non c'erano stelle nel cielo. Il buio era così fitto che non riuscivo a vedere la mia mano.

Attraverso una breccia già praticata nel muro del cimitero, conducemmo i cavalli in campo aperto. Là, data

[1] Prete ortodosso. (*N.d.T.*)

l'oscurità, dopo soli cinquanta metri ci trovammo completamente al sicuro. Io stesso, con il moschetto in mano, e accompagnato dalla vedetta, mi diressi verso il punto dove dovevano trovarsi i cosacchi.

Avanzai carponi lungo il muro del cimitero e arrivai alla strada. A questo punto cominciai a impensierirmi: l'ingresso del villaggio brulicava di cosacchi. Diedi una occhiata al di sopra del muro dietro il quale quelli avevano messo i loro cavalli. Quasi tutti erano provvisti di lanterne cieche, facevano molto chiasso e si comportavano in maniera molto imprudente. Calcolai che doveva trattarsi di circa venti o trenta uomini. Uno di essi, sceso da cavallo, era andato a trovare il pope che il giorno prima avevo rimesso in libertà.

Riflettei all'istante che quello naturalmente ci avrebbe tradito, per cui dovevamo stare ancora più attenti. A un combattimento non potevo nemmeno pensare perché disponevo in tutto di due moschetti. Così mi misi a giocare a « guardie e ladri ».

Dopo alcune ore di sosta, i visitatori se ne andarono.

La mattina seguente presi comunque la decisione di cambiare alloggio. Dopo sette giorni di assenza rientrai al mio presidio dove tutti mi guardavano come un fantasma. Ciò era dovuto non già alla barba lunga bensì alla diceria secondo la quale Wedel e io eravamo caduti in combattimento presso Kalisch. I propalatori raccontavano l'episodio con tale precisione citando particolari come luogo, tempo e altre minuzie, che la voce si era già diffusa in tutta la Slesia. Persino mia madre aveva già ricevuto le prime visite di condoglianza.

Mancava soltanto la pubblicazione dell'annuncio della mia morte sui giornali.

* * *

Press'a poco nello stesso periodo accadde un episodio divertente. L'ufficiale veterinario ricevette l'ordine di recarsi con dieci ulani in una masseria per requisire dei cavalli. La tenuta si trovava, fuori strada, a circa tre chi-

lometri di distanza. L'ufficiale ritornò dopo un po' molto agitato per riferire quanto segue:

« M'inoltro a cavallo in un campo di stoppie pieno di biche quando a un tratto scorgo a una certa distanza la fanteria nemica. Senza perdere tempo estraggo la sciabola, grido ai miei ulani: ' Lancia in resta! Caricat! Urrà! ' I soldati si divertono e il distaccamento si mette a galoppare sul campo di stoppie. La fanteria nemica rivela però ben presto la sua vera essenza: si tratta di un branco di caprioli che, miope come sono, ho scambiato per soldati russi ».

L'intraprendente veterinario dovette per parecchio tempo scontare il fio del suo attacco.

* * *

Schelmce, a sud-ovest di Kalisch,
5 agosto 1914

Chissà come ve la cavate in questi tempi così agitati? Immagino che Schweidnitz sia il posto certamente più sicuro per voi. Io trascorro ora già la terza notte in Russia, di pattuglia. Davanti a me non vi sono truppe tedesche, il che significa che sono la punta più avanzata. Qui le buone maniere vanno a farsi benedire di colpo. Il fatto, a esempio, di non essermi tolto da ben quattro giorni la roba che ho indosso e di non essermi più lavato dalla dichiarazione di guerra in poi, non mi sgomenta minimamente. I miei sei uomini e io dormiamo pochissimo, naturalmente soltanto all'aperto. Le notti sono abbastanza calde, ma oggi, sotto la pioggia, la situazione era poco divertente. Da mangiare c'è poco; soltanto con la forza si riesce a ottenere qualcosa. Nessuno dei miei uomini è rimasto ferito. Quando riceverai questa lettera, mi troverò forse già sulla frontiera francese. Proprio ora sento delle cannonate dalla direzione di Kalisch. Devo andare a vedere che cosa succede. Un cordiale saluto a voi tutti dalla vicina Russia manda il

vostro MANFRED

PARTENZA PER LA FRANCIA

Nella località dove sono di stanza ci hanno caricato sui treni. Per dove? In direzione ovest, est, sud, nord? Non ne ho la più pallida idea. Voci ve ne sono state molte, ma quasi tutte sbagliate. Questa volta, comunque, sembra che abbiamo indovinato: si va verso occidente.

In quattro avevamo a disposizione uno scompartimento di seconda classe. Abbiamo dovuto fare le provviste per un lungo viaggio in treno. La bibita naturalmente non mancava. Già il primo giorno, tuttavia, ci siamo accorti che gli scompartimenti di seconda classe sono maledettamente angusti per quattro giovanotti sul piede di guerra. Così abbiamo preferito dividerci. Io mi sono preso la metà di un bagagliaio e l'ho adattato a stanza da soggiorno e da letto, una soluzione senz'altro indovinata. Avevo aria, luce e così via. In una stazione mi sono procurato un po' di paglia sulla quale ho messo poi il telo da tenda. Così ho dormito nel mio vagone letto altrettanto sodo come se mi trovassi a Ostrowo nel letto di casa mia. Il treno continuava a correre giorno e notte. Abbiamo attraversato così tutta la Slesia, la Sassonia, sempre verso occidente. A quanto pareva ci stavamo dirigendo verso Metz; nemmeno il comandante del convoglio sapeva dove andavamo. Ogni stazione, anche quelle dove non ci fermammo, era popolata da un mare di gente che gridava urrà e ci seppelliva con i fiori. Gli ulani destavano particolare ammirazione. Il treno che ci aveva preceduto doveva aver probabilmente diffuso la voce che eravamo già stati a contatto con il nemico (e pensare che eravamo in guerra solo da otto giorni). Del resto, il mio reggimento era stato già citato nel primo bollettino di guerra.

Il 1° Reggimento ulani e il 155° Reggimento fanteria hanno conquistato Kalisch. Tutti ci festeggiavano quindi come eroi, e noi avevamo la sensazione di esserlo. Wedel aveva trovato uno spadone da cosacco e lo mostrava alle

ragazze che restavano stupefatte. Ha fatto molta impressione. Finalmente ci hanno scaricato a Busendorf presso Diedenhofen.

Poco prima dell'arrivo, il treno si è fermato in una lunga galleria. Devo dire che già in tempo di pace è poco simpatico fermarsi in una galleria, figurarsi in guerra. Un tizio troppo esuberante, in vena di scherzare, ha fatto partire un colpo di fucile. Non c'è voluto molto perché nella galleria si scatenasse una fitta sparatoria. Come per un miracolo, nessuno è rimasto ferito. Il motivo della sparatoria non si è mai saputo.

A Busendorf siamo stati scaricati. Faceva tanto caldo che i cavalli minacciavano di crollare. Durante i giorni successivi abbiamo continuato a marciare in direzione nord, verso il Lussemburgo. Nel frattempo avevo appreso che mio fratello era passato da quelle parti otto giorni prima con una divisione di cavalleria. In un certo momento sono stato sul punto di raggiungerlo, ma poi l'ho rivisto soltanto un anno più tardi.

Nel Lussemburgo nessuno sapeva quale fosse l'atteggiamento dello staterello nei nostri confronti. A un certo punto (mi sembra oggi) ricordo di aver scorto da lontano un gendarme lussemburghese, di averlo circondato con la mia pattuglia nell'intento di catturarlo. Il brav'uomo mi assicurò che avrebbe protestato presso l'imperatore tedesco se non lo avessi lasciato andare subito. Dovetti dargli ragione e lasciai andare l'eroe.

Così attraversammo la città di Lussemburgo e quella di Esch avvicinandoci abbastanza alle prime città fortificate del Belgio.

Durante l'avanzata, la fanteria, come del resto tutta la divisione, ebbe l'aria di essere impegnata in una grande manovra del tempo di pace. Tutti erano terribilmente agitati. L'idea di partecipare a una manovra era del resto abbastanza indovinata, altrimenti chissà quale confusione ne sarebbe nata. Alla nostra destra e alla nostra sinistra, su ogni strada davanti e dietro di noi vi erano in marcia truppe di vari corpi d'armata. La confusione sembrava al

colmo. Improvvisamente, il formidabile casino si trasformò in una radunata perfetta.

A quell'epoca non immaginavo gli sforzi compiuti dai nostri aviatori. Personalmente mi veniva il capogiro tutte le volte che vedevo un apparecchio in volo, e non sapevo nemmeno distinguere se si trattasse di un aereo tedesco o nemico. Non sapevo nemmeno che gli apparecchi tedeschi erano contraddistinti da croci e quelli nemici da cerchi. Motivo per cui sparavamo su ogni apparecchio. I vecchi piloti continuano a raccontare ancora oggi quanto fosse penoso essere presi contemporaneamente di mira dalle proprie truppe e dal nemico.

Continuammo così a marciare, sempre preceduti a distanza dalle pattuglie di punta, finché un bel giorno non arrivammo nei pressi di Arlon. Quando attraversai per la seconda volta la frontiera, ebbi come un brivido nella schiena. Avevo già sentito, infatti, parlare oscuramente di franchi tiratori e roba del genere.

* * *

Un giorno ricevetti l'ordine di stabilire il collegamento con la mia divisione di cavalleria. In quell'occasione coprii con tutta la pattuglia a cavallo una distanza di non meno di centodieci chilometri in una sola giornata. Non lamentai la perdita di alcun cavallo, il che dimostra che le bestie si erano comportate magnificamente. A Arlon salii in base ai princìpi della tattica appresa in tempo di pace sul campanile, ma non vidi naturalmente nulla perché il cattivo nemico era ancora lontano.

A quei tempi, tutti erano ancora abbastanza inoffensivi. Così, a esempio, avevo lasciato la mia pattuglia fuori di città e mi ero inoltrato da solo, in bicicletta, nell'abitato fino a raggiungere il campanile. Quando scesi di nuovo dal campanile, mi trovai circondato da una folla di giovanotti dall'aria ostile che borbottavano tra di loro. Qualcuno mi aveva naturalmente fregato la bicicletta per cui dovetti farmi mezz'ora di strada a piedi, ma questo mi divertì. Non mi sarebbe dispiaciuto partecipare a una

piccola rissa. Con la pistola in mano mi sentivo perfettamente al sicuro.

Gli abitanti si erano comportati, come ebbi ad apprendere in seguito, in maniera abbastanza sediziosa sia alcuni giorni prima nei confronti della nostra cavalleria sia in seguito all'arrivo dei nostri ospedali da campo, per cui fu necessario mettere al muro un bel po' di questi signori.

Durante il pomeriggio raggiunsi la meta e appresi che tre giorni prima era caduto in combattimento, proprio nella zona di Arlon, il mio unico cugino Richthofen. Trascorsi il resto della giornata presso la divisione di cavalleria dove ebbi modo di assistere a un falso allarme, e ritornai al reggimento a tarda notte.

Gli ufficiali come me erano invidiati da quelli delle altre armi perché vedevano e facevano più degli altri dopo essere già stati a contatto con il nemico e aver visto la guerra da vicino. Fu un periodo molto bello, forse il più bello in tutta la guerra. Mi piacerebbe riviverne l'inizio.

Nei pressi di Diedenhofen

Ti voglio raccontare una volta tanto, molto in breve, che cosa ho visto e fatto finora qui in occidente. La vita era naturalmente abbastanza noiosa finché la radunata dell'esercito non ebbe termine. Fummo scaricati dal treno a nord-est di Diedenhofen, attraversammo il Lussemburgo e varcammo il confine belga presso Arlon. A Etal, circa venti chilometri a occidente di Arlon, ricevetti il 23 agosto l'ordine di esplorare il terreno verso sud, in direzione di Meix-devant-Virton. Arrivato al margine del bosco a sud di Etal, scorgo davanti a me una formazione di corazzieri francesi della forza di circa uno squadrone. Avevo con me soltanto quattordici uomini.

Dopo circa mezz'ora lo squadrone nemico scompare e io mi metto a seguirlo per scoprire dove si è cacciato. Così m'inoltro in una grande foresta montagnosa. In quel momento mi trovo proprio al limite del bosco, nei pressi di Meix-devant-Virton. Sulla destra ho una parete rocciosa, sulla sinistra un ruscello e subito al di là un prato largo circa cinquanta metri. Poi ricomincia il bosco. Improvvisamente gli uomini di punta della pattuglia si fermano. Li raggiungo al galoppo per vedere che cosa sta accadendo.

Proprio mentre sto alzando il binocolo sento una scarica di fucileria proveniente dal margine del bosco, distante circa cinquanta metri, e dal tratto di terreno davanti a me. Avevo di fronte qualcosa come duecento-duecentocinquanta carabine. Piegare a sinistra o avanzare non potevo, là c'era il nemico; sulla destra avevo la ripida parete rocciosa, per cui non potevo fare altro che ritornare sui miei passi. Come se fosse stata un'impresa facile! Il sentiero era molto stretto e per di più passava proprio lungo il margine della boscaglia occupato dal nemico. Ma riflettere non serviva a nulla, qui bisognava fare dietro-front, ecco tutto. Fui l'ultimo a ritirarmi. Gli altri avevano serrato, nonostante il mio ordine di mantenere le distanze, e offrivano un ottimo bersaglio ai francesi. Forse è questo il motivo per cui me la sono cavata. Ho riportato soltanto quattro uomini. È stato un battesimo del fuoco meno divertente di quanto mi ero immaginato. Sul far della sera ritornarono altri uomini che avevano potuto salvarsi a piedi dopo aver perduto il cavallo.

Il fatto che né a me né al mio cavallo sia accaduto nulla è davvero un miracolo.

Durante la notte venni mandato a Virton, località che non potei raggiungere perché occupata dal nemico.

Nella stessa notte, il comandante della divisione, von Below, decise di attaccare il nemico presso Virton e comparve all'uscita del bosco con la punta d'avanguardia costituita dal 1° Reggimento ulani.

La nebbia era così fitta da ridurre la visibilità a soli trenta passi.

I reggimenti assunsero la formazione di combattimento, sbucando uno alla volta dallo stretto sentiero nel bosco, come se si trattasse di un'esercitazione. Il principe Oskar, in piedi su un mucchio di sassi, fece sfilare davanti

a sé il suo reggimento, il 7° granatieri, guardando i granatieri negli occhi. Era un momento emozionante prima della battaglia. Così ebbe inizio la battaglia di Virton dove la 9ª divisione si batté con forze avversarie sei volte superiori per due giorni di fila e riportò una brillante vittoria.

Durante la battaglia, il principe Oskar fu costantemente alla testa del suo reggimento e rimase illeso. Ebbi modo di parlare con lui proprio nel momento in cui gli conferivano la croce di ferro.

DI PATTUGLIA SENTO FISCHIARE PER LA PRIMA VOLTA LE PALLOTTOLE

]*21-22 agosto 1914*[

Avevo l'ordine di stabilire l'approssimativa consistenza numerica delle forze nemiche che occupavano una grande foresta nei pressi di Virton. Così mi misi in marcia con quindici ulani e con la convinzione che quel giorno mi sarei scontrato per la prima volta con il nemico. Il mio compito non era facile perché un bosco come quello poteva nascondere un mucchio di cose che non si vedevano.

A un certo punto superai un'altura. A poche centinaia di passi davanti a me si estendeva un immenso complesso boschivo di molte migliaia di iugeri. Era una bella mattina d'agosto. La foresta aveva un aspetto così pacifico e tranquillo da togliere ogni pensiero guerresco.

La punta della pattuglia si stava avvicinando all'ingresso della boscaglia. Con il binocolo non si vedeva nulla di sospetto per cui fu giocoforza avvicinarsi e vedere se quelli ci avrebbero sparato addosso. La punta scomparve sul sentiero nel bosco. Seguivo io che avevo a fianco uno dei miei più abili ulani. All'ingresso del bosco c'era la solitaria casetta del guardaboschi che superammo. Improvvisamente qualcuno ci sparò addosso da una delle finestre della bicocca. Al primo colpo ne seguì un altro. Dallo

scoppio mi accorsi immediatamente che si trattava di un fucile da caccia, non di un'arma da guerra. Contemporaneamente notai un certo disordine nella mia pattuglia e pensai subito a un attacco di franchi tiratori. Balzare a terra e circondare la casa fu tutt'uno. In un locale alquanto buio trovai quattro-cinque giovanotti dall'aria ostile. Nessuna traccia di fucili. In quel momento ero proprio infuriato, ma non avevo mai ucciso nessuno in vita mia, per cui la vicenda mi apparve estremamente antipatica. A dir la verità, avrei dovuto abbattere il franco tiratore con la pistola come una bestia qualsiasi. Quello aveva ferito con una scarica di pallini il mio cavallo al ventre e anche uno dei miei ulani a una mano.

Investii le canaglie nel mio stentato francese minacciando che li avrei fatti fucilare tutti se il colpevole non si fosse immediatamente presentato. I giovanotti si accorsero che facevo sul serio e che non avrei esitato a tradurre le parole in azione. Ancora oggi non so che cosa accadde veramente. Fatto sta che i franchi tiratori se la svignarono svelti attraverso la porta posteriore scomparendo come se li avesse inghiottiti la terra. Da parte mia sparai senza colpire nessuno. Per fortuna avevo circondato la casa per cui a rigor di logica non potevano sfuggirmi. Così feci subito perquisire la casa senza trovare nessuno. Poteva darsi che le vedette dietro la casa non avessero tenuto gli occhi ben aperti, fatto sta che la baracca era vuota. Trovammo lo schioppo appoggiato a una finestra per cui fummo costretti a vendicarci altrimenti. Cinque minuti più tardi, la casa era in fiamme.

Dopo questo intermezzo riprendemmo il cammino. Dalle orme fresche di cavalli dedussi che un consistente reparto di cavalleria nemica ci stava precedendo di poco. Fermai la pattuglia, dissi qualche parola per incoraggiare gli ulani e ebbi la sensazione che potevo fare pieno affidamento su ognuno dei miei ragazzi. Tutti, uno per uno, avrebbero dimostrato il loro coraggio nei minuti successivi. Avevano in mente, naturalmente, un attacco, nient'altro. Si vede che i germanici hanno nel san-

gue il desiderio di travolgere l'avversario ovunque lo incontrino, specialmente se si tratta di cavalleria nemica. Mi vedevo già sgominare, alla testa della mia pattuglia, un intero squadrone nemico e ero come ubriaco per la gioiosa anticipazione. Ai miei ulani brillavano gli occhi. Così ci mettemmo, al trotto, a seguire le orme fresche. Dopo circa un'ora di trotto serrato nel folto degli alberi, la foresta si diradò e noi ci avvicinammo all'uscita. In quel momento mi resi perfettamente conto che era quello il punto in cui avremmo incontrato il nemico. Attenzione, quindi! Nonostante il desiderio di passare all'attacco, dovevo essere cauto. Sulla destra c'era una ripida parete rocciosa alta molti metri. Sulla sinistra scorreva un torrentello di montagna e al di là si trovava un prato dell'ampiezza di circa cinquanta metri, circondato da reticolati. Le orme dei cavalli scomparivano d'un tratto tra i cespugli al di là di un ponte. Gli uomini di punta si fermarono. L'uscita dalla foresta era bloccata da una barricata.

Capii subito di essere caduto in un'imboscata. Scorsi improvvisamente del movimento nei cespugli dietro il prato sulla mia sinistra e vidi che si trattava di cavalleria nemica appiedata. Doveva trattarsi di un centinaio di fucili. Niente da fare. Davanti a noi, il passaggio era bloccato dalla barricata; sulla destra avevamo la parete rocciosa; sulla sinistra, il prato circondato dai reticolati mi impediva di attuare il mio proposito di passare all'attacco. Fare scendere gli uomini per attaccare l'avversario con i moschetti era troppo tardi. Così non ebbi altra scelta che ritornare sui miei passi. Tutto mi sarei aspettato dai miei bravi ulani, ma non che voltassero le terga al nemico. Molti di essi si resero subito conto che non si trattava di uno scherzo. Nell'attimo successivo si udì la prima fucilata, seguita da un fuoco a tiro rapido proveniente dal bosco al di là del prato. La distanza era da cinquanta a cento metri. I miei uomini avevano l'ordine di avvicinarsi rapidamente a me qualora avessi alzato la mano. In quel frangente mi resi conto che dovevamo fare dietro-front, alzai il braccio e lo agitai nella direzione dei miei uomini.

Quelli capirono probabilmente male il mio gesto. La pattuglia, che avevo lasciato a una certa distanza dietro di me, mi credette in pericolo e arrivò di gran carriera per liberarmi. Tutto questo accadeva su uno stretto sentiero nella foresta, per cui è facile immaginarsi il casino che ne seguì. I cavalli dei due uomini di punta presero la mano agli ulani che li cavalcavano a causa del fuoco infernale nella stretta gola dove il rumore di ogni sparo veniva decuplicato dall'eco, per cui li vidi superare con un balzo la barricata. Non ho mai più saputo nulla di loro. Certamente sono prigionieri. Io stesso feci dietro-front dando, per la prima volta in vita mia, di speroni al mio bravo Antithesis. Agli ulani che mi stavano venendo incontro al galoppo potei far comprendere a fatica che non dovevano spingersi oltre. Dietro-front e via! Accanto a me cavalcava il mio attendente. Improvvisamente il suo cavallo cadde, colpito, io lo superai con un balzo. Intorno a me, altri cavalli si rotolavano a terra. Per farla breve: fu proprio una grande baraonda. Vidi il mio attendente, apparentemente illeso, bloccato dal cavallo che gli giaceva addosso. L'avversario ci aveva brillantemente colto alla sprovvista. Ci aveva probabilmente tenuto d'occhio sin dall'inizio per attaccarci poi a tradimento com'è costume dei francesi che usano tendere imboscate al nemico.

Dopo due giorni ebbi la gioia di vedermi comparire improvvisamente dinanzi il mio attendente; era scalzo a metà perché aveva abbandonato uno degli stivali sotto il cavallo. L'ulano mi raccontò come se l'era cavata: almeno due squadroni di corazzieri francesi erano usciti più tardi dal bosco per depredare i molti cavalli caduti e i valorosi ulani. Lui stesso, illeso, era subito balzato in piedi e si era arrampicato per cinquanta metri sulla parete rocciosa per nascondersi poi, esausto, dietro un cespuglio. Dopo circa due ore, quando il nemico era ritornato al suo appostamento, aveva potuto riprendere la fuga, ritornando dopo alcuni giorni da me. Della sorte degli altri camerati seppe dirmi ben poco.

La battaglia di Virton era in corso. Il mio camerata Loen e io dovevamo uscire ancora una volta in pattuglia per scoprire dove si fosse cacciato il nemico. Lo seguimmo per tutto il giorno e finimmo col raggiungerlo, il che ci consentì di compilare una comunicazione in piena regola. Al calare della sera sorse il grande problema: dobbiamo cavalcare tutta la notte per ritornare al reparto oppure risparmiare le forze per il giorno dopo e riposare? Il bello delle pattuglie di cavalleria è proprio questo, che devono avere necessariamente una totale libertà d'azione.

Infine decidemmo di trascorrere la notte nelle vicinanze del nemico e di riprendere la cavalcata la mattina seguente. Secondo il nostro « intuito strategico » l'avversario si stava ritirando, e noi lo stavamo incalzando. Di conseguenza potevamo contare su una notte abbastanza tranquilla.

Non molto lontano dalle posizioni dell'avversario c'era un meraviglioso convento con grandi stalle dove non solo Loen e io, ma anche i miei uomini potevano trovare alloggio.

A dire il vero, l'avversario si trovava quella sera, quando prendemmo quartiere, così vicino che ci avrebbe potuto rompere i vetri delle finestre a suon di fucilate.

I monaci si dimostrarono estremamente gentili. Ci diedero da mangiare e da bere a volontà, e noi non facemmo complimenti. I cavalli vennero liberati dalle selle e poterono finalmente sbarazzarsi, per la prima volta dopo tre giorni e tre notti, del peso morto di ottanta chili che portavano in groppa. In altre parole: ci sistemammo come se durante le manovre fossimo stati ospiti per la notte di cari amici. A questo punto devo osservare che alcuni dei nostri anfitrioni finirono tre giorni più tardi appesi al palo della lanterna perché non avevano resistito alla tentazione di prendere parte al conflitto. Quella sera, comunque, furono estremamente gentili. Noi ci mettemmo

la camicia da notte e c'infilammo nel letto dopo aver piazzato le vedette e ringraziato il buon Dio.

Di notte qualcuno spalanca improvvisamente la porta e la voce della vedetta annuncia: « Signor tenente, sono arrivati i francesi! » Io avevo troppo sonno per cui non fui nemmeno in grado di dargli una risposta. Loen, che si trovava in condizioni press'a poco simili alle mie, fece soltanto una brillante domanda: « Quanti sono? » La risposta della vedetta, molto agitata: « Due li abbiamo già ammazzati. Non possiamo dire quanti sono perché fa troppo buio e non si vede niente ». Mi par di sentire ancora Loen che risponde con voce assonnata: « Senti, se ne arrivano degli altri, svegliami ».

Mezzo minuto più tardi russavamo di nuovo.

La mattina seguente il sole era già abbastanza alto quando ci svegliammo dopo una buona dormita. Dopo un'abbondante colazione ci rimettemmo in viaggio.

Durante la notte i francesi erano realmente passati sotto le mura del castello e le nostre vedette avevano aperto il fuoco. Siccome, però, c'era buio pesto, non ne era scaturito uno scontro di maggiori proporzioni.

Ben presto cominciammo a inoltrarci in una valle ridente. Attraversammo il vecchio campo di battaglia della nostra divisione e constatammo con meraviglia che, invece dei nostri uomini, si vedevano soltanto portaferiti francesi. Qua e là si vedeva anche qualche soldato francese che ci guardava altrettanto stupito come noi guardavamo lui. Nessuno pensò a sparare. Subito dopo ce la squagliammo in gran fretta. Avevamo infatti scoperto che le nostre truppe, anziché avanzare, si erano piuttosto concentrate alquanto indietro.

Per fortuna l'avversario se l'era data a gambe nella direzione opposta, altrimenti a quest'ora sarei prigioniero in qualche parte.

A un certo punto attraversammo il villaggio di Robelmont dove il giorno prima avevamo visto per l'ultima volta la nostra fanteria in posizione. Sul posto trovammo uno degli abitanti del luogo e gli chiedemmo dove fos-

sero i nostri soldati. L'uomo era felicissimo e mi assicurò che i tedeschi erano « partis ».

Svoltato un angolo fummo testimoni della seguente divertente scenetta. Davanti a noi c'era un gran brulicare di pantaloni rossi, da una cinquantina a un centinaio a occhio e croce, furiosamente intenti a fracassare i fucili su un paracarro. Tutto questo sotto lo sguardo di sei nostri granatieri i quali, come venimmo a sapere, li avevano catturati. Aiutammo i granatieri a condurre via i francesi e apprendemmo da loro che le nostre truppe avevano iniziato un ripiegamento durante la notte.

Nel tardo pomeriggio raggiunsi il mio reggimento, soddisfatto delle avventure vissute nelle ultime ventiquattr'ore.

* * *

Al di là di Metz, davanti a Parigi,
presso Verdun, settembre 1914

Infinite grazie per le tue ultime due cartoline del 21 e 24. La posta arriva con perfetta irregolarità. La cartolina del 24 è arrivata otto giorni prima dell'altra. Inoltre ho ricevuto alcuni pacchi con dolci. Tante grazie. Da circa otto giorni una divisione di cavalleria è attestata davanti a Parigi. Comincio a credere che Lothar abbia la fortuna di esserci anche lui. Del resto, lui deve aver visto e fatto molto più di me, fermo qui davanti a Verdun. L'armata del principe ereditario blocca Verdun sul lato nord e noi dobbiamo aspettare che la fortezza si arrenda. Verdun non è sottoposta a un assedio, ma soltanto circondata. Le fortificazioni sono troppo possenti. Prenderla d'assalto richiederebbe inaudite quantità di munizioni e di vite umane. Il possesso di Verdun non ci darebbe vantaggi corrispondenti a simili sacrifici. Peccato che noi del 1° Ulani siamo così bloccati qui dove presumibilmente termineremo la guerra. La lotta per Verdun è molto violenta e richiede ogni giorno innumerevoli vite umane. Ancora ieri sono caduti durante un attacco otto ufficiali del 7° Granatieri.

* * *

Davanti a Verdun, 24 settembre 1914

Posso darti una buona notizia. Ieri ho ricevuto la croce di ferro.

Come vanno le cose a Leopoli? Voglio darvi un consiglio: se dovessero arrivare i russi, sotterrate tutto ciò che volete rivedere a discreta profondità nel giardino o altrove. Ciò che dovreste abbandonare non rivedrete mai più.

Tu ti meravigli che metto tanti soldi da parte, ma dopo la guerra dovrò rinnovare tutto il corredo. Ciò che ho portato con me se n'è andato: perduto, bruciato, dilaniato dalle granate, eccetera, ivi compresa la sella e i finimenti. Se dovessi uscire vivo da questa guerra, vorrà dire che ho più fortuna che giudizio.

LA NOIA DAVANTI A VERDUN

Per uno spirito irrequieto come il mio, la mia attività davanti a Verdun non poteva qualificarsi che « noiosa ». In un primo tempo fui addirittura in trincea in un tratto dove non succedeva mai niente. Poi divenni ufficiale di ordinanza, convinto di fare una vita più attiva, ma sbagliavo di grosso. Dal rango di combattente venni degradato a quello di imboscato, benché non fossimo proprio nelle retrovie. Il punto più lontano fino al quale potevo spingermi distava millecinquecento metri dalla prima linea. Là ho trascorso per settimane intere il mio tempo sotto terra in un ricovero a prova di bombe e riscaldato. A tratti mi veniva concesso di raggiungere la linea con il mio superiore, una bella fatica fisica. Si andava su e giù, di qua e di là per innumerevoli camminamenti e buche piene di fango finché non si arrivava là dove sparavano. Durante queste troppo brevi visite ai combattenti mi sentivo sempre, sano e tutto d'un pezzo com'ero, fuori posto.

Proprio allora cominciavano a lavorare sotto terra. Noi

non sapevamo ancora bene che cosa significasse scavare un cunicolo o un camminamento nella terra di nessuno. Conoscevamo la terminologia dalle lezioni di fortificazioni alla scuola di guerra, ma quello era tutto sommato un lavoro del genio del quale nessun altro mortale era disposto a occuparsi. Lassù, invece, in linea sull'altura di Combres, tutti scavavano con molto impegno. Ognuno era provvisto di un badile e un piccone e si dava un gran da fare per scomparire sotto terra alla maggiore profondità possibile. Era abbastanza divertente avere i francesi in molti punti a soli cinque passi di distanza. Si sentiva il tipo parlare, lo si vedeva fumare sigarette e gettare qualche volta pezzi di carta nella nostra direzione. Le due parti discorrevano tra di loro, salvo poi farsi ogni sorta di dispetti (bombe a mano).

La fitta foresta della Côte Lorraine era falciata a cavallo delle trincee per una profondità di cinquecento metri sul fronte e altrettanti a tergo dalle innumerevoli pallottole e granate che continuavano a attraversare fischiando l'aria. A prima vista sembrava impossibile che un essere umano potesse sopravvivere in simili condizioni. La truppa in linea non era così impressionata come quella delle retrovie. Dopo una passeggiata del genere, che di solito avveniva nelle primissime ore del mattino, cominciava per me la parte più noiosa della giornata, cioè quella di fare il telefonista.

Le giornate libere le dedicavo al mio svago preferito, la caccia. La foresta della Chaussée offriva abbondanti occasioni. Andando a passeggio a cavallo avevo scoperto tracce di cinghiali per cui a un certo punto decisi di scovarli, appostandomi durante la notte. Le magnifiche notti di luna piena con la neve mi furono di aiuto. Con l'aiuto dell'attendente costruii dei palchetti abbastanza alti in determinati punti di passaggio della selvaggina arrampicandomi lassù durante la notte. Ho trascorso così molte notti appollaiato su un albero dove venivo ritrovato al mattino sotto forma di ghiacciolo. Ma ne valeva la pena. C'era un cinghiale che attraversava ogni notte a nuoto

il lago per penetrare, sempre nello stesso posto, in un campo di patate e tornarsene poi a casa nuotando. Naturalmente mi premeva vedere questa bestia più da vicino. Così mi appostai sulla sponda del lago. Come se ci fossimo messi d'accordo, la vecchia signora (era una femmina) comparve a mezzanotte per procurarsi la cena. Sparai mentre la bestia nuotava ancora nel lago, colpii, e il cinghiale sarebbe quasi annegato se non mi fossi precipitato a afferrarlo all'ultimo momento per un zampa.

Un'altra volta m'inoltrai con l'attendente in un piccolo viottolo nel bosco quando scorsi improvvisamente alcuni cinghiali che l'attraversavano. Mi affrettai a scendere dal cavallo, afferrai il moschetto dell'attendente e mi misi a correre per qualche centinaio di passi. Infatti, ecco arrivare il capofamiglia, un possente verro. Non avevo mai visto un verro e rimasi impressionato dalle gigantesche proporzioni dell'animale. Ora il suo trofeo è appeso qui, nella mia stanza, un bel ricordo.

* * *

Davanti a Verdun, addì 11 ottobre 1914

La posta sta per partire. Voglio approfittarne per mandarti un rapido saluto. Negli ultimi giorni ho avuto una volta tanto molte avventure. A momenti ci rimettevo la pelle, tuttavia sono stato ancora una volta fortunato. Di pattuglia, ero appena sceso dal mio eccellente cavallo di servizio quando un proiettile d'artiglieria esplose a cinque passi di distanza proprio sulla sella del mio destriero. Oltre al mio cavallo ne morirono altri tre. La sella e tutte le cose di uso immediato che di solito si mettono nelle bisacce erano naturalmente ridotte a pezzettini. Una scheggia mi strappò la mantellina. Non mi è accaduto altro. Tutto questo mentre stavo leggendo una lettera di zia Friedel. Non avevo ancora aperto il pacchettino menzionato nella lettera. Lo avevo messo nella bisaccia, per ritrovarlo ridotto a una poltiglia informe. Anche Antithesis era con me; la bestia si è presa una piccola scheggia nei molari, niente di grave.

* * *

Béchamp, 2 novembre 1914

Anche noi facciamo ora, come la fanteria, il turno in trincea. I francesi distano duemila metri. A lungo andare è una faccenda abbastanza noiosa. Non è un divertimento starsene sdraiati tranquillamente per ventiquattr'ore. Qualche volta arriva, tanto per cambiare, una granata. Quest'è quanto ho visto nelle ultime quattro settimane. Peccato che non siamo impegnati in una grande battaglia campale. Davanti a Verdun la linea non ha avuto da settimane uno spostamento che arrivi a cinquanta metri. Siamo appostati in un villaggio bruciato. Wedel e io abitiamo in una casa dove bisogna tapparsi continuamente il naso. A cavallo esco poco, quasi mai, visto che Antithesis è ammalato e il sauro morto. E camminiamo ancora meno. In altre parole: non facciamo quasi più movimento. Il mangiare è abbondante, ma scadente. Io ingrasso subito, quest'è risaputo, per cui adesso sembro una botte. Se dovessi un giorno partecipare di nuovo a concorsi ippici, avrei bisogno di cure per ritornare al mio peso normale. Mi sarebbe tanto piaciuto guadagnarmi una croce di ferro di prima classe, ma finora mi è mancata l'occasione. A meno che non mi travesta da francese e non corra a Verdun per far saltare in aria una cupola blindata.

* * *

Côtes, 15 gennaio 1915

Con una breve comunicazione ti ho fatto già sapere che sono diventato ufficiale d'ordinanza al comando della 18ª Brigata di fanteria. Qui la vita è al postutto un po' più movimentata che non a Béchamp al nostro reggimento. Se ci fosse la guerra di movimento, la situazione sarebbe naturalmente invertita. Così sono abbastanza contento dell'incarico assegnatomi. Negli ultimi giorni c'è stato parecchio movimento là sulla Côte. Durante la notte dal 27 al 28 noi, 7° Granatieri, abbiamo portato via ai francesi una trincea. Nella notte dal 29 al 30, i francesi hanno tentato di riprendersela, ma poi hanno dovuto darsela a gambe. Le perdite sono state grazie a Dio relativamente modeste. Ogni uomo in trincea da queste parti è un eroe. Aveva proprio ragione il poeta che ha detto: « Non c'è abbastanza ferro per tutti gli eroi come voi ». Ogni singolo uomo si merita la croce di ferro, questo lo deve ammettere chiunque veda combattere i nostri bravi soldati. Stammi bene, salutami papà, Ilse e il « futuro della Germania »,

Bolko

FINALMENTE!

Sopportavo già da alcuni mesi con rassegnazione questa vita quando un bel giorno cominciò un po' di movimento nella nostra bottega. Il programma prevedeva una piccola offensiva sul nostro fronte. Ero proprio contento perché questa doveva essere finalmente l'occasione per me, ufficiale d'ordinanza, di fare l'ufficiale d'ordinanza! Macché! Il compito assegnatomi era completamente diverso e non mi andava per niente a fagiolo. Così scrissi una bella domanda indirizzata al generale comandante del corpo d'armata. Le malelingue affermano che gli abbia scritto: « Cara eccellenza, non sono sceso sul sentiero di guerra per raccogliere formaggio e uova, bensì per ben altri compiti ». In un primo tempo avrebbero voluto mettermi dentro, ma poi hanno accolto la domanda e così alla fine di maggio del 1915 sono entrato a far parte del Corpo dell'aviazione. Il mio più ardente desiderio è così stato esaudito.

IL PRIMO VOLO!

La mattina seguente alle sette dovevo volare per la prima volta come osservatore. Ero in preda a una comprensibile agitazione perché non riuscivo a immaginarmi le sensazioni che avrei provato. Chiunque da me interpel-

lato in proposito mi raccontava qualche balla. Venuta la sera, andai a letto più presto del solito per essere fresco e riposato la mattina seguente quando sarebbe venuto il grande momento. Raggiunto con un automezzo il campo d'aviazione, montai per la prima volta su un aereo. La corrente d'aria prodotta dall'elica mi dava un terribile fastidio. Parlare con il pilota era impossibile. Tutto ciò che prendevo in mano volava via. Se afferravo un pezzo di carta, questo scompariva. Il casco che avevo in testa si spostò, la sciarpa si sciolse, la giacca non era abbottonata bene; per farla breve: mi sentivo proprio giù di corda. Non ero ancora preparato alla partenza quando il pilota spinse a fondo la manetta del gas e l'apparecchio prese a rullare accelerando man mano. Mi aggrappai con uno spasimo alla carlinga. Improvvisamente, i sobbalzi cessarono e l'aereo volava. La terra, sotto, spariva a velocità incredibile.

Mi avevano detto dove dovevo andare, cioè in quale direzione dovevo indirizzare il pilota. Per un po' mantenemmo la rotta, poi il pilota fece dietro-front, ancora una volta dietro-front, virò a dritta, poi a sinistra e ecco che il mio orientamento era andato a farsi benedire benché ci trovassimo nel cielo del nostro aeroporto. Non avevo la più pallida idea di dove mi trovassi! Così cominciai prima di tutto a dare pian piano un'occhiata al paesaggio sottostante. La gente era minuscola, le case sembravano costruite con i cubetti con i quali giocano i bambini, tutto così carino e preciso. Sullo sfondo si vedeva Colonia. Il duomo sembrava un giocattolo. Era pur sempre una sensazione esaltante quella di librarsi così, al di sopra di tutto. Chi poteva farmi del male qui? Nessuno! Il fatto di non sapere più dove mi trovassi mi era assolutamente indifferente, per cui fui veramente triste quando il pilota espresse l'opinione che fosse ora di atterrare.

Se fosse stato per me, mi sarei subito alzato in volo un'altra volta. E non avevo provato alcuna sensazione di malessere come la si prova, a esempio, sull'altalena. Detto per inciso, le celebri altalene americane mi sono veramente antipatiche. Su di esse ci si sente malsicuri, mentre a bordo dell'aereo si ha una sensazione di totale sicurezza. Si resta tranquillamente seduti sul proprio sedile. Qualsiasi capogiro è escluso. Non esiste uomo al quale sia mai venuto il capogiro a bordo di un aereo. Antipatica, invece, era la sensazione di fendere a tale velocità l'aria, soprattutto in seguito, quando l'aereo, scendendo, picchiò con il muso e il motore si spense, per cui ci fu un'improvvisa enorme calma. Mi aggrappai di nuovo spasmodicamente alla carlinga e pensai, naturalmente: « Adesso precipitiamo! » Tutto si risolse, invece, in maniera ovvia e naturale, anche l'atterraggio, nel momento in cui toccammo di nuovo il suolo. Tutto fu così semplice da escludere in maniera assoluta qualsiasi sensazione di paura. Ero al colmo dell'entusiasmo e sarei stato contento di trascorrere l'intera giornata a bordo dell'aereo. Mi misi a contare le ore fino al decollo successivo.

* * *

Colonia, addì 6 giugno 1915

Eccomi finalmente arrivato qui. Il 7° Reparto complementi dell'Aviazione dispone di un gigantesco apparecchio destinato al nostro addestramento. Siamo in trenta e faremo un corso per diventare osservatori. Poi sceglieranno tra noi i migliori che continueranno a prestare servizio. Date le circostanze, è naturalmente molto difficile e estremamente dubbio che proprio a me toccherà di essere fra i prescelti.

CON HOLCK IN RUSSIA

]*Estate 1915*[

Durante i mesi di giugno, luglio e agosto 1915 rimasi con il reparto dell'Aviazione che partecipò a tutta l'avanzata di Mackensen da Gorlice a Brest-Litovsk. Ero arrivato al reparto da giovanissimo osservatore e non avevo

la più pallida idea di che cosa mi avrebbe realmente richiesto il mio servizio.

Da ufficiale di cavalleria il mio compito era stato quello di esplorare, per cui quello attuale in fondo assomigliava alle mie precedenti mansioni. I lunghi voli di ricognizione che facevamo quasi giornalmente mi divertirono moltissimo.

Per un osservatore è importante trovare un comandante in gamba. Un bel giorno si sparse la notizia: « Il conte Holck è in arrivo ». Pensai immediatamente: « Ecco l'uomo di cui hai bisogno! »

Holck non comparve, come si sarebbe tentati di credere, a bordo di una Mercedes da sessanta cavalli o di un vagone letto di prima classe, bensì a piedi. Dopo aver trascorso molti giorni in treno, era arrivato finalmente nei dintorni di Jaroslavl. Là scese dal treno, visto che si trattava di un'altra delle tante interminabili fermate. All'attendente disse di seguirlo con il bagaglio in treno, lui lo avrebbe preceduto. Poi si mise in cammino e dopo circa un'ora di marcia si voltò constatando che il treno non lo seguiva affatto. Così continuò a camminare senza farsi superare dal treno finché dopo cinquanta chilometri a piedi non arrivò a Rava Ruska, la sua meta. L'attendente con il bagaglio arrivò ventiquattr'ore più tardi. Per Holck, uomo sportivo, non si trattò di uno sforzo eccezionale. Era talmente allenato che cinquanta chilometri a piedi non gli facevano né caldo né freddo.

Il conte Holck non era soltanto uno sportivo attaccato alla terra, anche lo sport del volo aveva tutta l'aria di divertirlo molto. Era un capo di rara capacità e inoltre, ciò che contava più di tutto, un ufficiale che superava con la sua classe il nemico.

Insieme con lui feci molti bei voli di ricognizione sul territorio russo a chissà quali distanze. Mai, per quanto Holck avesse un'anzianità minima come pilota, mi sono sentito malsicuro con lui a bordo. Anzi: nei momenti critici era un sostegno per me. Quando mi voltavo e scorgevo la sua faccia decisa, il coraggio mi ritornava.

* * *

Poco mancò che il mio ultimo volo con lui finisse male. In realtà non dovevamo assolvere alcun compito particolare durante il volo. Ma è proprio questo il bello: che uno si sente completamente libero e padrone di se stesso una volta in volo.

La nostra base si stava spostando per seguire l'avanzata e noi non sapevamo con precisione dove si trovasse la nostra nuova base. Per non affrontare un atterraggio rischioso, puntammo nella direzione di Brest-Litovsk. I russi stavano ripiegando dappertutto, ovunque si guardasse si vedevano incendi: uno spettacolo insieme orrendo e bello. Ci eravamo messi in testa di individuare le colonne nemiche e finimmo così nel cielo della città di Wiczniace in fiamme. Una gigantesca nube di fumo, alta forse duemila metri, ci impedì di proseguire dato che volavamo a soli millecinquecento metri di quota per vedere meglio. Holck si mise a riflettere. Gli chiesi che cosa intendesse fare e gli consigliai di girare al largo dalla nube di fumo, il che avrebbe rappresentato per noi una deviazione di soli cinque minuti. Ma Holck non ci pensava affatto. Anzi: maggiore era il pericolo, e più lui trovava attraente l'avventura. Così penetrammo nella nube! Ero contento di trovarmi in compagnia di un tipo così in gamba. Ma ben presto avremmo pagato a caro prezzo la nostra imprudenza. Infatti, l'aereo si mise a ballare non appena l'impennaggio di coda scomparve nella nube. Non vedevo più niente, il fumo mi bruciava gli occhi, l'aria era molto più calda e sotto di me vedevo soltanto un gigantesco mare di fiamme. Improvvisamente l'aereo perse l'equilibrio e cominciò a precipitare, capovolgendosi. Feci appena in tempo a afferrare un tirante, altrimenti sarei stato scagliato fuori. La prima cosa che feci fu quella di guardare Holck, al che il coraggio mi ritornò immediatamente perché aveva un'espressione calma e risoluta. L'unico pensiero che mi si affacciò alla mente fu: che sciocchezza fare senza alcun bisogno la morte dell'eroe!

In seguito domandai a Holck che cosa avesse pensato in quel momento. Mi rispose di non aver provato mai una sensazione così schifosa.

Continuammo a precipitare sulla città in fiamme fino a circa cinquecento metri di quota. Poi, non so se per l'abilità del mio pilota o per l'intervento della Provvidenza, o forse grazie ad entrambi, uscimmo improvvisamente dalla nube di fumo. Il buon Albatross si riprese e continuò a volare in perfetto assetto come se non fosse accaduto nulla.

A questo punto eravamo stufi dell'operazione di trasferimento della base e decidemmo di ritornare in fretta a tergo delle nostre linee. Eravamo infatti ancora in pieno territorio russo e per di più a cinquecento metri di quota. Dopo circa cinque minuti udii alle spalle la voce di Holck:

« Il motore non va ».

Devo soggiungere che Holck non s'intendeva di motori come s'intendeva dei « carburatori a avena », e io stesso ero completamente digiuno di cognizioni motoristiche. Sapevo una sola cosa: che dovevamo atterrare tra i russi se il motore si fosse fermato. Il che significava cadere dalla padella nella brace.

Constatai che i russi sotto di noi continuavano a marciare di buona lena, come si poteva vedere benissimo da cinquecento metri di quota. Del resto, non avrei avuto bisogno di vederli, perché i *ruski* sparavano con le mitragliatrici come impazziti. Il rumore era quello di tante castagne su un gigantesco braciere.

Il motore ben presto si fermò. Era stato colpito da una pallottola.

Continuammo a scendere, finché dopo aver planato al di sopra di un bosco, non toccammo terra in una postazione d'artiglieria abbandonata che ancora la sera precedente avevo segnalato come occupata dall'artiglieria russa.

Comunicata a Holck la mia supposizione, balzammo dall'aereo e tentammo di raggiungere un boschetto nei

pressi per difenderci. Io disponevo di una pistola con sei cartucce, Holck non aveva niente.

Arrivati al limite del bosco ci fermammo. Con l'aiuto del binocolo vidi un soldato avvicinarsi correndo al nostro aereo. Con spavento constatai che portava un berretto piatto, con l'elmo a chiodo, indizio sicuro, per me, che si trattava di un russo. Ma quando l'uomo si avvicinò, Holck lanciò un urlo di gioia. Era un granatiere della Guardia Reale prussiana.

Le truppe scelte della Guardia avevano conquistato d'assalto la posizione alle prime luci dell'alba e si erano spinte fino alle postazioni della batteria nemica.

* * *

Ricordo che Holck in quell'occasione perse il suo piccolo beniamino, un cagnolino. Portava con sé la bestiola tutte le volte che si alzava in volo. Il cagnolino se ne stava tranquillo, protetto dalla pelliccia, in fondo alla carlinga. Nel bosco era stato ancora con noi. Poco dopo aver parlato con il granatiere della Guardia arrivarono varie colonne di truppe, seguite dagli stati maggiori della Guardia e dal principe Eitel Friedrich con i suoi aiutanti di campo e gli ufficiali d'ordinanza. Il principe ci fece dare dei cavalli, il che consentì a noi due aviatori di cavalleria di salire di nuovo in groppa a due autentici « motori a avena ». Purtroppo il cagnolino andò perduto durante la confusione. Probabilmente si era accodato a qualche reparto.

A tarda sera ritornammo alla base a bordo di una carretta russa. L'apparecchio era fuori uso.

L'aereo da battaglia

Quando la nostra avanzata in Russia cominciò un po' alla volta a fermarsi, venni trasferito su due piedi a Ostenda (21 agosto 1915), destinato a un « aereo da battaglia ». Così ebbi modo di incontrare un vecchio conoscente, Zeumer. Inoltre, l'espressione « aereo da battaglia » mi affascinava.

Arrivai a Ostenda nell'agosto del 1915. Zeumer, mio buon amico, era venuto a prendermi alla stazione di Bruxelles. Seguirono giornate molto divertenti, in realtà poco guerresche, ma indispensabili al mio addestramento di pilota da caccia. Volammo molto, avemmo pochissimi scontri e non registrammo alcun successo. In compenso, la vita a terra era affascinante. Avevamo requisito un albergo sulla spiaggia di Ostenda e facevamo il bagno tutti i pomeriggi. Poi ci sedevamo sulle terrazze, avvolti nei nostri variopinti accappatoi, e bevevamo caffè.

* * *

Un giorno eravamo seduti come al solito in spiaggia. Improvvisamente si udì la sirena che segnalava l'arrivo di una formazione navale inglese. Noi naturalmente non ci lasciavamo turbare e continuammo a bere caffè. D'un tratto, qualcuno esclama: « Eccoli » e infatti riuscimmo a scorgere sull'orizzonte, anche se solo confusamente, alcuni fumaioli che vomitavano un denso fumo e in seguito anche varie navi. Tutti si affrettarono a munirsi di binocoli per osservare la scena. Così vedemmo un notevole numero di navi. Sulle prime non riuscivamo a capire che cosa avessero in mente di fare, ma ben presto tutto ci fu chiaro. Eravamo saliti sul tetto per vedere meglio. Improvvisamente si sente un fischio e subito dopo un potente scoppio. Una granata finisce nella sabbia proprio là dove pochi momenti prima stavamo facendo il bagno.

Mai ho raggiunto la cantina degli eroi con tanta fretta come allora. La formazione inglese ci indirizza ancora tre o quattro salve per prendersela poi con il porto e la stazione ferroviaria di Ostenda. Naturalmente non hanno colpito nulla. In compenso hanno provocato una grande agitazione tra i belgi. Una granata è finita proprio sul più bell'albergo esistente sulla spiaggia di Ostenda. Questo è l'unico danno. Per fortuna si tratta di capitale inglese che gli stessi inglesi hanno distrutto.

* * *

Di sera riprendeva, intensa, la nostra attività di volo. Durante uno di questi voli ci eravamo spinti con il nostro aereo da battaglia molto lontano sul mare aperto. L'apparecchio aveva due motori e il nostro compito principale era quello di collaudare un nuovo timone che doveva consentirci di mantenere la direzione anche con un solo motore. Quando siamo al largo scorgo sotto di noi, non sull'acqua bensì, come mi sembrava, sotto l'acqua, una nave. È una cosa stranissima: quando il mare è calmo, dall'alto si riesce a vedere il fondale. Non naturalmente quando il fondale è a quaranta chilometri, ma qualche centinaio di metri lo sguardo riescè a penetrarli. E non avevo sbagliato. La nave realmente navigava sotto l'acqua, anche se sembrava procedere in superficie. Richiamai l'attenzione di Zeumer su questo fatto e scendemmo di quota per vedere meglio. Sono troppo poco marinaio per poter dire subito di che cosa si trattava, ma un po' alla volta cominciai a capire che si trattava di un sommergibile. Ma di quale nazionalità? Ecco un altro interrogativo difficile al quale a mio avviso soltanto un marinaio può rispondere, e non sempre. I colori non si distinguono. Di bandiera nemmeno l'ombra. Del resto, un sommergibile non è provvisto di cose del genere. Avevamo due bombe a bordo e io ero nel dubbio: devo lanciarle o non devo lanciarle? Il sommergibile non ci aveva visto perché si trovava a metà sott'acqua. Noi potevamo sorvolarlo tranquillamente e cogliere il momento in

cui sarebbe emerso per respirare un po' d'aria, allora avremmo deposto le nostre uova. Ecco un punto certamente molto critico per l'arma consorella. Proprio mentre ci stiamo occupando di quella gente là sotto, ecco che uno dei nostri radiatori comincia a perdere acqua. La cosa non mi parve molto igienica, per cui richiamai l'attenzione del pilota su questo fatto. Il pilota fece la faccia lunga e si affrettò a virare per tornare a casa. Ma per tornare a casa bisognava fare qualcosa come venti chilometri sul mare aperto, quanti ne distava la costa. Il motore cominciò a starnutire e a fermarsi un po' alla volta e io mi preparavo già a sorbirmi un bagno freddo. Ma ecco che tutto torna a posto! La gigantesca barca volante poteva essere pilotata benissimo con un solo motore e il nuovo timone. Così raggiungemmo indenni la costa per ammarare tranquillamente nel nostro porto.

Fortuna bisogna avere nella vita, ecco tutto! Se non avessimo collaudato proprio quel giorno il nostro nuovo timone, saremmo annegati come tanti topi.

UNA GOCCIA DI SANGUE PER LA PATRIA

]*Ostenda*[

In realtà non sono mai stato ferito. Si vede che badavo sempre, nel momento decisivo, a tirar via la testa e in dentro la pancia. Spesso mi sono meravigliato che non mi abbiano mai pizzicato. Una volta, una pallottola mi perforò entrambi gli stivali di pelliccia, un'altra volta la sciarpa, un'altra volta ancora la manica della pelliccia e del giubbotto di cuoio, ma senza mai nemmeno sfiorarmi.

Così un bel giorno ci alzammo in volo con il nostro aereo da battaglia per dare un po' di gioia agli inglesi, arrivammo sull'obiettivo, e la bomba cadde. In questi casi è naturalmente molto interessante stabilire se la bomba è andata a segno o no. Ora, il mio aereo da battaglia, che

si prestava molto bene al trasporto delle bombe, aveva la deludente caratteristica di ostacolare la visuale, in maniera da rendere impossibile l'osservazione della bomba al momento dello scoppio. L'apparecchio, infatti, si allontanava dall'obiettivo dopo il lancio e lo celava completamente con le ali. Questo fatto m'indispettiva molto perché mi toglieva tutto il divertimento. È bello, infatti, vedere dall'alto la deliziosa nuvoletta grigio-bianca dell'esplosione e constatare che è vicinissima al bersaglio. Così agitai la mano per dire al mio bravo Zeumer di manovrare in maniera da abbassare un'ala, dimenticando peraltro che l'infame barcaccia, il mio apparecchio, aveva due eliche che giravano vorticosamente ai lati del mio posto di osservatore. Indicai a Zeumer all'incirca il punto dov'era finita la bomba, e sentii nell'attimo successivo un fortissimo colpo sulle dita. Sorpreso in un primo momento, constatai subito dopo che il mignolo aveva riportato un po' di danni. Zeumer non se n'era nemmeno accorto.

Ormai l'idea di lanciare bombe non mi divertiva più. Mi liberai rapidamente degli ultimi ordigni e subito dopo ci affrettammo a ritornare a casa.

La mia simpatia per l'aereo da battaglia, del resto sempre alquanto contenuta, dopo quel bombardamento scomparve completamente. Restai per otto giorni a terra con il divieto di alzarmi in volo. Ora è rimasta solo una cicatrice che mi deturpa la mano. Tuttavia posso affermare fieramente: « Anch'io ho una ferita di guerra ».

IL PRIMO DUELLO AEREO

]*Primo settembre 1915*[

A Zeumer e a me sarebbe tanto piaciuto partecipare una volta a un duello aereo. Volavamo naturalmente sul nostro aereo da battaglia. Il solo nome della barca ci dava un tale coraggio da ritenere impossibile che l'avversario potesse sfuggirci.

Volavamo cinque-sei ore ogni giorno senza vedere mai un inglese. Completamente demoralizzati, ci alzammo in volo una bella mattina per andare a caccia. Improvvisamente scorsi un Farman che pretendeva, l'impudente, di effettuare un volo di ricognizione. Il cuore mi batteva forte mentre Zeumer puntava sul nemico. Ero curioso di vedere che cosa sarebbe accaduto. Non avevo mai visto un duello aereo e avevo idee assai poco chiare in proposito, come del resto tu, mio caro lettore.

Prima che potessi rendermene conto, entrambi, l'inglese e io, eravamo passati uno accanto all'altro a grandissima velocità. Avevo sparato tutt'al più quattro colpi quando l'inglese si piazzava improvvisamente in coda a noi per riempirci di pallottole. Devo dire che non ebbi alcuna sensazione di pericolo, anche perché non riuscivo a immaginarmi il risultato finale di un simile scontro. Volammo alcune volte uno intorno all'altro finché l'inglese con nostra meraviglia fece dietrofront per continuare il suo volo. Ero deluso, e così pure il mio pilota.

Arrivati a casa eravamo entrambi di pessimo umore. Lui mi rimproverava dicendomi che avevo sparato da cane e io lo rimproveravo a mia volta affermando che non mi aveva messo in condizione di sparare; per farla breve: il nostro matrimonio aereo, normalmente perfetto, subì un'incrinatura.

Poi demmo un'occhiata alla nostra barca e constatammo che era parecchio sforacchiata dai colpi ricevuti.

Nella giornata ci alzammo ancora in volo, ma la caccia si rivelò infruttuosa come quella precedente. Ero molto triste perché mi ero immaginato in maniera diversa la vita nelle file di uno stormo da combattimento. Fino a quel momento avevo sempre creduto che mi sarebbe bastato avere il nemico a tiro per farlo cadere. Ma ben presto dovetti convincermi che un aereo in volo sopporta incredibili ferite e giunsi alla conclusione che non avrei mai abbattuto un inglese per quanto avessi sparato.

E non che ci fosse mancato il coraggio. Zeumer era un pilota abile come pochi e io ero un più che discreto tiratore con il fucile e con la pistola. La cosa cominciava a diventare un mistero. Non che sia capitato soltanto a me: molti hanno questa sensazione anche oggi. Il fatto è che si tratta di un mestiere che bisogna capire.

LA BATTAGLIA NELLA CHAMPAGNE

I bei giorni ad Ostenda durarono assai poco. Ben presto si accese la battaglia nella Champagne e noi raggiungemmo in volo quel fronte per darci da fare con l'aereo da battaglia. Così ci accorgemmo quasi subito che il trabiccolo era bensì un aereo di proporzioni gigantesche, ma inutilizzabile come caccia.

Una volta mi alzai in volo con Osteroth che aveva un aereo di dimensioni più piccole della mia barcaccia (l'aereo da battaglia). A circa dieci chilometri a tergo del fronte incontrammo un Farman biposto. Quello si lasciò avvicinare tranquillamente e così potei vedere per la prima volta in volo l'avversario a distanza ravvicinata. Osteroth gli si affiancò con molta abilità per cui potei prenderlo bene di mira. L'avversario probabilmente non si era nemmeno accorto di noi perché cominciò a rispondere al fuoco solamente quando la mia mitragliatrice s'inceppò.

Quando ebbi vuotato il caricatore di cento colpi, non credetti ai miei occhi vedendo che l'avversario cominciava a scendere in una strana spirale. Lo seguii con gli occhi e diedi dei colpetti in testa a Osteroth. Quello intanto scendeva, scendeva, per cadere infine nel cratere scavato da un proiettile di grosso calibro dove si fermò con la coda per aria. Consultata la carta topografica rilevai che si era schiantato a cinque chilometri dal fronte, quindi non entro le nostre linee. A quei tempi, tuttavia, gli aerei abbattuti in territorio nemico non contavano, altrimenti ne avrei oggi ufficialmente uno di più al mio attivo. Comunque ero molto fiero della vittoria.

Quel che contava, in fin dei conti, era il fatto di averlo abbattuto, non che l'abbattimento mi venisse accreditato.

Zeumer a quell'epoca non si lasciò scappare l'occasione di pilotare un monoplano Fokker e io ebbi la magra soddisfazione di osservarlo da terrra mentre si alzava in volo da solo. La battaglia nella Champagne era al suo apice. Gli aviatori francesi si facevano sentire. Noi dovevamo formare uno stormo da combattimento e ci trasferimmo il primo ottobre 1915 in treno in quei paraggi. Nel vagone ristorante sedeva al tavolino accanto al mio un giovane tenente dall'aria modesta. Del resto, non avrebbe avuto alcun motivo di farsi notare, ma c'era un fatto: di tutti noi era l'unico che avesse mai abbattuto un aereo nemico, e per di più non uno solo, bensì quattro. Il suo nome era stato persino citato nel bollettino di guerra. La sua esperienza mi faceva una grandissima impressione. Io, per quanti sforzi avessi fatto, non ne avevo abbattuto fino a quel momento nemmeno uno, per lo meno non riconosciuto ufficialmente. Mi sarebbe tanto piaciuto sapere come ci era riuscito questo tenente Boelcke. Così gli feci la seguente domanda: « Mi dica una sola cosa! Come ci riesce? » Quello si mise a ridere divertito benché gli avessi rivolto la domanda in tono serio. Poi mi rispose: « Be', perbacco, è molto semplice. Non faccio altro che avvicinarmi e mirare bene, e quello va giù ». Scossi la testa e osservai che questo lo facevo anche io, ma nel mio caso l'avversario non andava giù. C'era comunque una differenza: lui volava su un Fokker e io sul mio aereo da battaglia.

Feci molti sforzi per conoscere più da vicino quest'uomo simpatico e modesto che mi faceva tanta impressione. Giocammo spesso a carte, andavamo a passeggio, e così lo sottoposi a veri e propri interrogatori. Alla fine presi una decisione: « Devo imparare a pilotare il Fokker, allora forse me la caverò meglio ».

Da quel momento in poi mi preoccupai soltanto di imparare a manovrare personalmente la cloche. Fino a

quel momento, infatti, avevo fatto soltanto l'osservatore. Ben presto ebbi occasione di imparare a volare su un vecchio trabiccolo nella Champagne. Mi accinsi con molto zelo al nuovo compito e dopo venticinque voli di addestramento fui pronto a alzarmi per la prima volta in volo da solo.

IL PRIMO VOLO DA SOLO

]*10 ottobre 1915*[

Vi sono attimi nella vita che destano una particolare emozione, come, a esempio, il primo volo da solo, senza l'istruttore.

Zeumer, il mio istruttore, mi disse una sera: « Be', ora puoi cominciare a volare da solo ». Devo dire che mi sarebbe piaciuto molto rispondergli: « Ho troppa paura ». Ma un difensore della patria non deve mai dire cose simili. Così dovetti superare bene o male la fifa e salire a bordo dell'aereo.

Zeumer mi spiegò ancora una volta le manovre a una a una, in teoria, ma io lo ascoltavo soltanto a mezz'orecchio, convinto che, tanto, avrei dimenticato la metà di ciò che stava dicendo.

Rullai per il decollo, diedi gas, l'apparecchio acquistò la velocità necessaria e a un tratto dovetti constatare che stavo realmente volando. In quel momento, più che paura sentivo una strana baldanza. Ora non m'importava più di nulla. Capitasse quel che doveva capitare, nulla poteva più spaventarmi. Con sprezzo della vita virai a sinistra, tolsi il gas all'altezza dell'albero che mi era stato indicato e attesi ciò che sarebbe accaduto dopo. Ora veniva la manovra più difficile, l'atterraggio. Ricordavo perfettamente le mosse necessarie. Le ripetei meccanicamente, tuttavia l'apparecchio non reagì affatto come reagiva di solito quando lo pilotava Zeumer. Questo mi fece perdere la testa per cui eseguii alcune manovre sbagliate.

Nell'attimo successivo capotavo con la coda in aria, e ecco un altro « apparecchio-scuola », buono soltanto per l'addestramento a terra. Con molta tristezza esaminai i danni che per fortuna poterono essere presto riparati. Inoltre fui fatto segno alle solite frecciate degli altri.

Due giorni più tardi riaffrontai con immutata passione il mio aereo, e ecco che questa volta tutto andò magnificamente.

Dopo quattordici giorni fui in grado di sottopormi al primo esame. Giudice di campo era un certo signor von T. Descrissi nel cielo i prescritti circuiti a « 8 » e eseguii gli atterraggi ordinatimi, dopo di che scesi fiero dall'apparecchio per apprendere con grande meraviglia di essere stato bocciato. Così non mi rimase altro che ripetere l'esame più tardi.

* * *

Réthel, 2 novembre 1915

Proprio ora arrivano i nuovi guantoni. Puoi immaginarti con quanta gioia li aspettavo. Tante, tante grazie! Poiché sai che cambiare mi è sempre piaciuto, certo non ti meraviglierai se ti dico che intendo abbandonare quanto prima la bella regione della Champagne. Sono stato assegnato a un aereo gigante che purtroppo non è ancora pronto. Perciò il mio pilota, un certo signor von Osteroth, e io dovremo recarci nei prossimi giorni a Berlino per fare conoscenza con l'enorme barcone. Dicono che sia in grado di portare lo stesso numero di bombe di uno Zeppelin. Ha un equipaggio di cinque-sei uomini: un meccanico, un mitragliere, due piloti, un osservatore. Sono curioso di vedere il trabiccolo. Spero che dopo potremo vederci più spesso. Tanto, anche voi volevate venire in questo periodo a Berlino.

L'ADDESTRAMENTO A DÖBERITZ

Per sostenere gli esami dovetti andare a Berlino. Approfittai dell'occasione per mettere a punto, come osservatore, un aereo gigante a Berlino, facendomi perciò trasferire a Döberitz (15 novembre 1915). L'aereo gigante da principio m'interessava molto. Tuttavia, strano a dirsi, proprio quell'enorme apparecchio mi fece capire che ai miei fini di pilota da caccia poteva servire soltanto un aereo piccolo, il più piccolo esistente. Un barcone come quello è troppo impacciato per combattere, che è, in fondo la caratteristica più importante del mio lavoro.

La differenza tra un aereo da battaglia e un aereo gigante consiste nel fatto che questo è ancora più grande dell'altro e serve più per le bombe che non per battersi.

Questa volta sostenni gli esami a Döberitz insieme con una cara persona, il primo tenente von Lyncker. Andavamo molto bene d'accordo e avevamo gli stessi interessi, e anche gli stessi concetti sulla nostra attività futura. La nostra meta era quella di volare con i Fokker per raggiungere insieme una squadriglia da caccia in occidente. Un anno più tardi riuscimmo a operare insieme, benché per poco tempo. Il mio buon amico fu infatti colpito, dopo aver abbattuto il suo terzo avversario, da una pallottola che ne provocò la morte.

A Döberitz abbiamo trascorso molte ore allegre. Così, a esempio, tra le prove di addestramento vi era anche quella degli « atterraggi fuori campo ».

Colsi l'occasione per unire l'utile al dilettevole. Il terreno preferito per i miei atterraggi fuori campo divenne la tenuta di Buchow, che conoscevo. Là ero invitato in permanenza alla caccia al cinghiale, ma l'invito mal si conciliava con le esigenze di servizio. Nelle serate serene avrei voluto infatti sia volare sia sacrificare alla mia passione per la caccia. Così scelsi come punto di atterraggio una località che mi permetteva di raggiungere comodamente la riserva di caccia.

Portavo con me un secondo pilota in funzione di osservatore che poi di sera rimandavo al campo. Durante la notte facevo la posta ai cinghiali e la mattina seguente il pilota veniva a riprendermi.

Qualora il pilota non fosse stato in grado di venirmi a riprendere, mi sarei trovato in un bel guaio, visto che avrei dovuto sorbirmi una decina di chilometri a piedi. Così avevo bisogno di un tipo capace di riportarmi con qualsiasi tempo. Anche se non è da tutti fregarsene completamente delle condizioni atmosferiche, riuscii tuttavia a trovarne uno che aveva il fegato per farlo.

Una mattina, dopo che ebbi trascorso la notte appostato su un albero, cominciò una tremenda tormenta. La visibilità era ridotta a meno di cinquanta metri. Erano giusto le otto, l'ora in cui il pilotá doveva venirmi a prendere. Sperai in segreto che questa volta non si sarebbe fatto vivo. Improvvisamente udii un ronzio (vedere non si vedeva niente) e cinque minuti più tardi il mio bell'aereo, alquanto malconcio, era davanti a me.

I PRIMI TEMPI DA PILOTA

Il giorno di Natale del 1915 superai il terzo esame. Approfittai dell'occasione per recarmi in volo a Schwerin dove visitai gli stabilimenti della Fokker. Nel volo mi feci accompagnare dal mio meccanico in funzione di osservatore e in seguito volai con lui da Berlino a Breslavia, da Breslavia a Schweidnitz, da Schweidnitz a Lüben, da Lüben a Berlino, atterrando in tutte queste località e facendo visita a parenti e a conoscenti. L'orientamento in volo non mi era difficile perché avevo fatto per molto tempo l'osservatore.

Nel mese di marzo raggiunsi il 2° Stormo da combattimento davanti a Verdùn dove imparai a battermi in aria come pilota, cioè, mi addestrai a manovrare l'aereo in combattimento. A questo scopo volavo con un apparecchio biposto.

* * *

Il comunicato del 26 aprile 1916 del quartier generale mi menziona per la prima volta, se non personalmente, per uno degli episodi da me vissuti. Avevo montato sull'apparecchio una mitragliatrice in alto, tra le due ali, alla maniera dei Newport, e ero molto fiero di questo arrangiamento. Tutti risero quando videro la costruzione che aveva un aspetto molto primitivo. Io, naturalmente, giuravo sulla sua funzionalità e ebbi ben presto occasione di sperimentarla in pratica.

In volo incontrai un Newport, pilotato a quanto sembrava da un principiante, perché si comportò in maniera terribilmente stolta. Puntai su di lui l'apparecchio e quello se la diede a gambe. Evidentemente gli si era inceppata l'arma. Non ebbi affatto la sensazione di essere impegnato in uno scontro e continuai a domandarmi: « Che cosa accadrà se gli sparo addosso? » Così mi porto a una distanza estremamente ravvicinata, premo la levetta di sparo della mitragliatrice, l'arma sgrana una breve serie di colpi ben diretti, il Newport s'impenna e poi si capovolge. Da principio, il mio osservatore e io credevamo che si trattasse di una delle tante acrobazie nelle quali si dilettano i francesi. Ma questa volta la serie non accennava a finire. L'aereo continuava a scendere sempre più in basso. Improvvisamente l'osservatore mi dà dei colpetti sulla testa e esclama: « Congratulazioni, quello precipita! » In realtà il Newport cadde in un bosco dietro il forte di Douaumont, scomparendo tra gli alberi. L'avevo abbattuto, questo era evidente. Ma al di là delle linee! Ritornai alla base per segnalare soltanto: « Scontro in aria; un Newport abbattuto ». Il giorno dopo lessi la notizia del mio gesto eroico nel bollettino di guerra. Ero molto orgoglioso del successo, ma quel Newport non fa parte dei cinquantadue ufficialmente da me abbattuti.

* * *

COMUNICATO DEL QUARTIER GENERALE DEL 26 APRILE 1916

Due aerei nemici sono stati abbattuti nel corso di un duello aereo nel cielo di Fleury, a sud e a ovest di Douaumont.

LA MORTE DI HOLCK

]*30 aprile 1916*[

Diventato da poco pilota, mi capitò una volta di partecipare a un volo di guerra con i caccia sopra il forte di Douaumont, in quel momento esposto a un violento fuoco tambureggiante. Improvvisamente scorsi un Fokker tedesco che attaccava tre Caudron. Per sua sfortuna soffiava un forte vento da occidente. Vento contrario, quindi. La corrente d'aria spinse il Fokker durante il combattimento nel cielo sovrastante la città di Verdun. Richiamai l'attenzione del mio osservatore il quale convenne che doveva trattarsi di un tipo molto in gamba. Prendemmo in considerazione l'eventualità che si trattasse di Boelcke e decidemmo di informarci una volta scesi a terra. A un tratto vidi con mio grande spavento che l'attaccante era costretto a difendersi. I francesi, il cui numero era salito nel frattempo a almeno dieci aerei, costringevano il tedesco a abbassarsi sempre più, e non potevo corrergli in aiuto. Ero troppo lontano dalla regione dello scontro e per di più il mio pesante apparecchio non ce la faceva con il vento contrario. Il Fokker si difese disperatamente. I nemici lo avevano costretto a scendere un po' alla volta a seicento metri di quota. Improvvisamente, uno degli inseguitori passò di nuovo all'attacco. Il Fokker scomparve picchiando in un cumulo. Trassi un sospiro di sollievo perché pensai che si fosse salvato.

Ritornato a casa, raccontai ciò che avevo visto e appresi che si trattava di Holck, il mio amico e compagno di guerra del fronte orientale, da poco pilota da caccia sul fronte di Verdun.

Colpito alla testa, il conte Holck era precipitato in picchiata. La sua morte mi rattristò molto perché non era stato soltanto di esempio per il suo coraggio, ma anche, come uomo, un carattere come ne esistono pochi.

IN VOLO NELLA TEMPESTA

La nostra attività davanti a Verdun nell'estate del 1916 venne spesso disturbata dalle frequenti tempeste. Non vi è nulla di più antipatico per un pilota che volare nella tempesta. Così, a esempio, durante la battaglia della Somme un intero stormo inglese atterrò a tergo delle nostre linee perché sorpreso da un temporale, e finì così in prigionia.

Non avevo mai ancora provato a affrontare in volo un temporale per cui non resistetti alla tentazione di conoscere anche questa sensazione. Le condizioni atmosferiche avevano fatto presagire durante tutta la giornata lo scoppio di un temporale. Mi ero alzato in volo dalla base di Mont per raggiungere la vicina Metz dove avevo da sbrigare qualcosa. E ecco che cosa accadde durante il volo di ritorno.

Mi trovavo sul campo d'aviazione di Metz e volevo ritornare alla base. Mentre trascinavo l'apparecchio fuori dall'aviorimessa notai le prime avvisaglie di un'imminente tempesta. Il vento faceva mulinare la sabbia e un'enorme parete nera si avvicinava da nord. Alcuni piloti anziani, esperti, mi sconsigliarono con insistenza di alzarmi in volo. Io, invece, avevo solennemente promesso che sarei ritornato, per cui mi sarebbe sembrato terribile non mantenere fede al mio impegno a causa di uno stupido temporale. Quindi, giù la manetta del gas e vediamo un po'! Già durante il decollo cominciò a piove-

re. Dovetti subito sbarazzarmi degli occhiali per poter almeno vedere. Il guaio era che dovevo superare il massiccio montano della Mosella le cui valli proprio in quell'istante erano assalite dalla tempesta. Così pensai: « Dagli sotto, te la caverai! » e mi avvicinai sempre più alla parete nera di nubi che scendevano fino a terra. Volavo alla quota minima possibile superando talvolta con un balzo caseggiati e filari di alberi. Da un pezzo già non sapevo più dove mi trovassi. La tempesta aveva afferrato l'apparecchio come un foglietto di carta e lo spingeva davanti a sé. A questo punto cominciai a preoccuparmi un poco. Atterrare nelle montagne non potevo, per cui dovevo resistere. Fu una vera corsa a ostacoli sopra alberi, villaggi, specialmente campanili e comignoli, visto che potevo volare a una quota massima di cinque metri per avere un minimo di visibilità nella nube che avvolgeva tutto. Intorno a me saettavano i lampi. Allora non sapevo ancora che il fulmine non può colpire l'aereo. Avevo la certezza di morire perché la tempesta mi avrebbe scaraventato alla prima occasione contro le case di qualche villaggio o gli alberi di qualche bosco. Se il motore si fosse fermato, sarebbe stata la fine. Improvvisamente scorsi davanti a me un punto chiaro all'orizzonte. Là il temporale era già passato. Se avessi raggiunto quel punto, sarei stato salvo. Chiamando a raccolta tutte le energie di cui può essere in possesso un giovanotto sventato, puntai in quella direzione.

Improvvisamente il nembo temporalesco fu alle mie spalle. Pioveva ancora a dirotto, ma ormai mi sentivo al sicuro. Sempre con la pioggia, atterrai alla base dove già tutti mi aspettavano. Da Metz era infatti arrivata la notizia che ero scomparso in un nembo temporalesco nella direzione di casa.

Mai più, sempre che non dovesse chiedermelo la patria, attraverserò in volo un temporale.

Nel ricordo tutto è bello, e anche in quell'occasione ci furono momenti belli che non avrei voluto mancassero nella mia vita di aviatore.

PER LA PRIMA VOLTA IN VOLO CON UN FOKKER

Sin dall'inizio della mia carriera di pilota ebbi una sola meta, quella di poter pilotare un caccia monoposto. Dopo aver tormentato per lungo tempo il comandante del mio stormo, avevo finalmente ottenuto il permesso di dondolarmi su un Fokker. Il motore che girava intorno al proprio asse era per me una cosa completamente nuova. Così pure non ero abituato a starmene del tutto solo in un aereo così piccolo. Con un mio amico, ormai morto da tempo, avevamo in comproprietà il Fokker di cui sto per parlare. Al mattino lo pilotavo io, al pomeriggio lui. Ognuno dei due aveva paura che l'altro potesse fracassare la barca. Il secondo giorno fu dedicato a voli di guerra. Al mattino non avevo incontrato alcun francese, al pomeriggio toccava all'altro. Quello non ritornò e non avevamo notizie di lui. A tarda sera la fanteria segnalò un duello aereo tra un Newport e un Fokker tedesco. Sembrava che al termine dello scontro il tedesco fosse atterrato al di là della nostra linea sulla Quota dell'Uomo Morto. Poteva essere soltanto Reimann, perché gli altri erano tutti tornati. Ci rammaricavamo già per il nostro audace camerata quando improvvisamente arrivò durante la notte una comunicazione telefonica secondo la quale un ufficiale aviatore tedesco era sbucato improvvisamente davanti alla posizione più avanzata della fanteria sulla Quota dell'Uomo Morto. Poi venimmo a sapere che era Reimann. Gli avevano colpito il motore e aveva dovuto compiere un atterraggio di fortuna. Non era più riuscito a raggiungere le nostre linee e aveva toccato terra tra il nemico e noi. Si era affrettato a incendiare l'apparecchio, per nascondersi poi a qualche centinaio di metri di distanza nel cratere di una granata. Durante la notte, poi, si era avvicinato strisciando alla nostra linea. Così ebbe termine per la prima volta la nostra società per azioni: « Il Fokker ».

Dopo alcune settimane ne ricevemmo un altro. Questa volta sentii io il dovere di spedire il trabiccolo nell'aldilà.

Era forse il mio terzo volo su quel piccolo e veloce apparecchio. Durante il decollo si spense il motore. Dovetti scendere e finii in un campo d'avena, e il fiero e bellissimo apparecchio si trasformò in un attimo in un ammasso di rottami indefinibili. Rimasi illeso per un vero miracolo.

* * *

Davanti a Verdun, 27 aprile 1916

Mi affretto a darti una lieta notizia: leggi un po' il bollettino di guerra del 26 aprile 1916. Uno dei due aerei pesa sulla coscienza della mia mitragliatrice.

* * *

Davanti a Verdun, 3 maggio 1916

Ti ringrazio cordialmente per gli auguri per il mio compleanno che ho trascorso molto bene. Al mattino ho avuto tre duelli aerei che mi hanno stuzzicato i nervi, e la serata l'ho trascorsa fino alle otto con Zeumer, il mio primo pilota, davanti a un ponce di maggio sotto un melo fiorito. Il nuovo mestiere di pilota da caccia mi piace molto; credo che nessun altro compito guerresco potrebbe darmi maggiori soddisfazioni. Volo sul Fokker, l'aereo con il quale Boelcke e Immelmann hanno conseguito i loro straordinari successi. La morte di Holck mi ha molto rattristato. Tre giorni prima che cadesse ero andato a trovarlo. Abbiamo trascorso insieme momenti divertenti. Mi ha raccontato della sua cattura nel Montenegro. Mi sembra impensabile che quest'uomo così pieno di salute e di vigore non esista più. Sono stato testimone del suo ultimo combattimento aereo. Aveva già abbattuto un francese che volava in formazione, ma poi, a quanto pare, gli si è inceppata la mitragliatrice e ha voluto ritornare sopra le nostre linee. Improvvisamente gli è piombato addosso uno sciame di francesi. Con una pallottola in testa è precipitato da tremila metri. Una bella morte. Holck con un braccio o una gamba di meno non sarebbe stato concepibile. Oggi mi reco in volo al suo funerale.

* * *

Davanti a Verdun, 22 giugno 1916

Che ne dite della morte di Immelmann? Prima o poi toccherà a tutti. Anche a Boelcke. Anche il comandante dello stormo di Lothar non è ritornato da un volo di guerra. Il giorno prima era stato abbattuto il comandante del mio vecchio 1° Stormo da combattimento. Si trattava di un barone von Gerstorff, probabilmente uno dei migliori comandanti che uno stormo da caccia abbia mai avuto. Gli avevo sempre voluto molto bene.

Davanti a Verdun, 6 luglio 1916

Qualche giorno fa ho capotato con il mio Fokker. La gente intorno è rimasta non poco sorpresa quando dopo un bel po' mi ha visto uscire completamente illeso dal mucchio di rottami. Il mio buon amico Zeumer sta ora un po' meglio. Prima viene abbattuto dai francesi e se la cava con qualche lieve ferita di striscio, poi, dopo tre giorni, si rompe stupidamente un femore.

Ho una mezza idea di andare da Boelcke e di diventare suo allievo. Il fatto è che sento continuamente il desiderio di cambiare. Sarebbe una novità per me, e non in peggio.

MISSIONI DI BOMBARDAMENTO IN RUSSIA

In giugno arrivò improvvisamente l'ordine di caricare tutto sui treni. Non conoscevamo la destinazione, ma comunque eravamo stati già informati dalle voci in giro e non ci meravigliammo troppo quando il comandante ci comunicò la sorprendente novità che stavamo an-

dando in Russia. Attraversammo così tutta la Germania con il nostro treno-alloggio composto di carrozze con letti e carrozze-ristorante, e arrivammo finalmente a Kowel. Là continuammo a alloggiare nelle carrozze ferroviarie. Il fatto di abitare a bordo di un treno presenta naturalmente moltissimi vantaggi. Si è sempre pronti a ripartire e l'alloggio non cambia mai.

Ma nella calura estiva russa, una carrozza con letti è la cosa più terribile che ci si possa immaginare. Così, ho preferito trasferirmi, con due buoni amici, Gerstenberg e Scheele, in un boschetto vicino, sotto la tenda, per vivere come gli zingari. In tal modo abbiamo trascorso un bellissimo periodo.

* * *

In Russia il nostro stormo da bombardamento ha lanciato molte bombe. Noi ci davamo da fare per indispettire i russi e deponevamo le nostre uova sulle loro più belle installazioni ferroviarie. In una di quelle giornate il nostro stormo al completo decollò per bombardare una molto importante stazione ferroviaria. Il posto si chiamava Manjevicze e si trovava a circa trenta chilometri dietro il fronte, cioè non troppo lontano. I russi avevano progettato un'offensiva e la stazione rigurgitava di treni. Nella stazione stessa, i treni erano affiancati uno all'altro, e tutta la linea era coperta di treni in marcia. Dall'alto si vedeva tutto molto bene; in ogni binario di scambio era ferma una tradotta. Quindi un bersaglio che valeva la pena di colpire con un'incursione di bombardieri.

Ci si può entusiasmare per molte cose e io per un po' mi entusiasmai per le incursioni aeree. Mi divertiva moltissimo far grandinare della roba su quei tipi là sotto. Spesso mi alzavo in volo anche due volte al giorno. Quel giorno, dunque, il nostro obiettivo era Manjevicze. Ogni squadriglia partì per conto proprio, risoluta a fare la guerra alla Russia.

Gli apparecchi erano fermi sulla linea di partenza. Ogni pilota provò ancora una volta il motore perché at-

terrare dalla parte sbagliata è molto penoso, specialmente in Russia. I russi non gliela perdonano agli aviatori. Se ne beccano uno, gli fanno sicuramente la pelle. Questo, del resto, è l'unico pericolo in Russia, dove l'aviazione nemica praticamente non esiste, o quasi. I pochi che si fanno avanti sono sicuramente sfortunati e vengono abbattuti. I pezzi contraerei russi sparano qualche volta abbastanza bene, ma il loro numero è insufficiente. A cònfronto dell'occidente, comunque, volare sul fronte orientale equivale a un periodo di riposo.

* * *

Gli apparecchi rullano pesantemente per raggiungere la linea di volo. Sono carichi di bombe al limite della portata. Qualche volta carico fino a centocinquanta chili di bombe con un normale aereo del tipo C. Inoltre ho a bordo un osservatore piuttosto robusto, guardandolo non si direbbe che ci manchi la carne, e anche due mitragliatrici, perché « non si può mai sapere ». In Russia non ho mai avuto occasione di provarle. Peccato che nessun russo faccia parte della mia collezione. La sua coccarda sul muro farebbe un effetto decisamente pittoresco. Volare con un aereo pesante e stracarico, specialmente nella rovente atmosfera meridiana russa, non è uno scherzo. Le barche dondolano in maniera molto antipatica. Naturalmente non precipitano (a impedirlo ci pensano i centocinquanta « cavalli »), tuttavia non è una sensazione piacevole avere a bordo tanto esplosivo e tanta benzina. Finalmente raggiungiamo uno strato d'aria tranquilla, e possiamo goderci il volo a bordo di un bombardiere. È molto bello volare in linea retta senza cambiare rotta, e avere obiettivi e ordini precisi. Dopo un volo di guerra con un bombardiere si ha la seguente sensazione: « Ecco, ho combinato qualcosa! » mentre nei voli con il caccia uno è costretto a dirsi, quando rientra senza aver concluso nulla: « Avrei potuto far di meglio! » Mi piaceva molto lanciare bombe. Il mio osservatore un po' alla volta aveva imparato a portare l'aereo esattamente sulla verticale del ber-

saglio e a indovinare con l'aiuto del cannocchiale il momento giusto per deporre l'uovo. Raggiungere in volo Manjevicze è bello. Ci sono già stato varie volte.

Quel giorno sorvolammo enormi foreste certamente piene di alci e linci. I villaggi in compenso avevano l'aria di trovarsi in capo al mondo. L'unica grande località abitata in tutta la regione era Manjevicze. Intorno al villaggio sorgevano innumerevoli tende e vicino alla stazione una massa di baracche. Non vedemmo alcuna croce rossa. Eravamo stati preceduti da un'altra squadriglia. Lo constatammo vedendo case e baracche che fumavano ancora. I nostri non avevano mirato male. Una delle uscite della stazione era palesemente bloccata da un colpo andato a segno. Dalla locomotiva usciva ancora vapore. I signori capitreno si erano certamente rifugiati in qualche ricovero o roba del genere. All'estremità opposta della stazione, una locomotiva partiva proprio in quel momento a gran velocità. Era un'autentica provocazione: bisognava colpirla. Puntiamo sulla vaporiera e piazziamo una bomba a un centinaio di metri più in avanti, sul binario. Il lancio ha l'effetto desiderato, la locomotiva si ferma. Facciamo dietro-front per piazzare le bombe a una a una, ben mirate con il cannocchiale, sulla stazione. Tanto, abbiamo tutto il tempo che vogliamo, visto che nessuno ci disturba. Nelle vicinanze esiste bensì una base aerea nemica, ma i piloti non si fanno vedere. Ogni tanto si sente il colpo di qualche pezzo contraereo che però spara in tutt'altra direzione. Ci liberiamo di tutte le bombe meno una per impiegarla in maniera particolarmente utile durante il volo di ritorno. Improvvisamente vediamo un aereo nemico decollare dalla base russa. Che abbia l'intenzione di attaccarci? Non lo credo. Molto più probabilmente tenta di mettersi al sicuro alzandosi in volo. Questo, infatti, è il sistema più comodo per salvare la pelle nell'eventualità di un'incursione aerea sulla propria base.

Durante il volo di ritorno facciamo qualche deviazione alla ricerca di accampamenti militari. Inquietare i signori là sotto con le mitragliatrici è infatti un'impresa

particolarmente divertente. Le tribù semiselvagge come gli asiatici hanno molto più paura dei progrediti inglesi. Particolarmente interessante è prendere di mira la cavalleria nemica. Un simile attacco sgomenta la gente. Li si vede dall'alto disperdersi in tutte le direzioni. Non mi piacerebbe essere il comandante di uno squadrone di cosacchi attaccato da un aereo con le mitragliatrici. Un po' alla volta riuscimmo a scorgere di nuovo le nostre linee. Era venuto il momento di liberarci dell'ultima bomba. Così decidemmo di appiopparla a un pallone frenato, « il » pallone frenato dei russi. Nulla ci impediva di scendere a poche centinaia di metri di quota e di colpire da lì il pallone. Al principio i russi cominciarono a ritirarlo in fretta, per smettere poi non appena caduta la bomba. Secondo me, non era che avessi colpito il pallone. Più probabilmente, i russi avevano piantato in asso il loro atamanno lassù nella gondola e erano scappati. Finalmente raggiungemmo il nostro fronte, le nostre trincee, e una volta arrivati a casa constatammo con molta meraviglia che da basso ci avevano sparato addosso, a giudicare da un buco in un'ala.

* * *

Un'altra volta ci alzammo in volo nella stessa regione per contrastare un attacco dei russi che volevano attraversare il fiume Stochod. Arrivammo sul tratto pericolante carichi di bombe e di cartucce per la mitragliatrice e constatammo con somma meraviglia che la cavalleria nemica stava già varcando il corso d'acqua. Un unico ponte assicurava l'afflusso dei rifornimenti. Non vi erano dubbi: bastava colpirlo per infliggere un ingente danno al nemico. Inoltre un torrente di truppe stava varcando lo stretto ponticello. Scendemmo alla quota più bassa possibile e constatammo così che la cavalleria nemica attraversava a grande velocità il ponte. La prima bomba esplose nelle immediate vicinanze di esso, seguita da una seconda e poi da una terza. Là sotto, lo scompiglio era terribile.

Il ponte, a dir la verità, non l'abbiamo colpito, ma il

traffico è cessato completamente e tutti scappano in ogni direzione. È un bel successo, visto che abbiamo lanciato appena tre bombe. Tanto, ci seguiva tutto lo stormo. Così potemmo ottenere altri buoni risultati. Il mio osservatore sparava a tutta birra su quelli là sotto. La cosa ci divertì un mondo. Quale fosse il successo reale della nostra azione, non so dirlo. I russi non sono mai venuti a raccontarmelo. Allora, comunque, avevo la presunzione di aver respinto da solo l'attacco russo.

BOELCKE!

Il sole d'agosto picchiava in maniera quasi insopportabile sulla sabbiosa pista di volo di Kowel. Stavamo parlando tra colleghi quando improvvisamente uno disse: « Oggi arriva il grande Boelcke. Viene a trovare noi, o meglio, suo fratello, a Kowel ». Di sera apparve il grande uomo, guardato con molta ammirazione da noi, e raccontò molte cose interessanti sul viaggio appena fatto in Turchia, dalla quale stava ritornando in quel momento per presentarsi al gran quartier generale. Poi ci disse che avrebbe raggiunto la Somme per continuarvi il suo lavoro, e anche che doveva organizzare un intero stormo da caccia. A questo scopo era autorizzato a scegliere tra gli aviatori quelli che gli sembravano i più adatti. Non osai chiedergli che mi portasse con sé. Non che volessi andarmene perché la vita nel nostro stormo fosse noiosa, tutt'altro. Facevamo voli lunghi e interessanti e avevamo distrutto tante stazioni ferroviarie ai *ruski*, ma l'idea di battermi di nuovo sul fronte occidentale mi stuzzicava. Non vi è nulla di più bello per un giovane ufficiale di cavalleria che fare il pilota da caccia. Boelcke doveva ripartire la mattina seguente. Al mattino, di buon'ora, sentii improvvisamente bussare alla porta e nel riquadro comparve il grand'uomo con il *Pour le mérite* al collo. Non capivo bene che cosa volesse da me. Lo conoscevo già, come ho appena detto, ma l'idea che fosse venuto a trovarmi per

invitarmi a diventare suo allievo non mi venne in mente. A momenti lo abbracciavo quando mi domandò se fossi disposto a raggiungere con lui la Somme.

Tre giorni più tardi ero seduto in treno e attraversavo la Germania, diretto verso il mio nuovo campo d'azione. Finalmente il mio desiderio più ardente si avverava e aveva inizio il periodo più bello della mia esistenza.

Allora non osai sperare che sarebbe stata coronata dal successo. Al momento di congedarmi, uno dei miei migliori amici mi gridò: « E non tornare senza il *Pour le mérite*! »

IL MIO PRIMO INGLESE

] *17 settembre 1916* [

Eravamo tutti al poligono di tiro e ognuno provava a turno la propria mitragliatrice regolandone la linea di mira come gli sembrava più opportuno. Il giorno prima avevamo ricevuto i nuovi apparecchi e la mattina seguente Boelcke doveva volare con noi. Eravamo tutti principianti e nessuno di noi poteva registrare ancora una vittoria aerea al suo attivo. Quanto ci disse Boelcke fu quindi per noi vangelo. Nei pochi giorni precedenti aveva abbattuto ogni mattina almeno uno e qualche volta anche due inglesi.

La mattina successiva, il 17 settembre, segnò l'inizio di una giornata meravigliosa. Potevamo contare su un'intensa attività di volo degli inglesi. Prima di decollare, Boelcke ci impartì ancora alcune istruzioni molto precise, e per la prima volta ci alzammo in volo in formazione sotto la guida del grand'uomo nel quale riponevamo una cieca fiducia.

Appena arrivati al fronte scorgemmo, osservando le nuvolette degli shrapnel sparati dai nostri cannoni antiaerei, una formazione nemica che si trovava già sopra le nostre linee e volava nella direzione di Cambrai. Boel-

cke fu naturalmente il primo a vederla; era fatto così e vedeva sempre meglio degli altri. Ben presto anche noi ci rendemmo conto della situazione e tutti facemmo del nostro meglio per seguire Boelcke. Sapevamo di dover subire il primo esame sotto gli occhi del capo da noi adorato. Ci stavamo avvicinando lentamente alla formazione che peraltro non poteva più sfuggirci. Ci trovavamo tra il fronte e l'avversario. Se questi avesse voluto tornarsene a casa, avrebbe dovuto necessariamente sfilare davanti a noi. Ci mettemmo a contare gli aerei nemici e constatammo che erano in sette. Noi, invece, eravamo in cinque. Tutti gli aerei inglesi erano grandi bombardieri biposto. Ancora qualche secondo, poi si sarebbe acceso lo scontro. Boelcke si era già avvicinato maledettamente al primo inglese, ma non sparava ancora. Lo seguivo a ruota avendo a fianco i miei camerati. L'inglese più vicino a me era un grande barcone dipinto di scuro. Non stetti molto a riflettere e lo presi di mira. Quello sparò, io sparai e lo mancai, e anche lui mancò me. Così ebbe inizio la lotta durante la quale dovevo fare di tutto per mettermi in coda a lui, poiché potevo sparare soltanto nella mia direzione di volo. L'inglese, invece, non aveva bisogno di fare acrobazie; infatti la sua mitragliatrice mobile poteva sparare in tutte le direzioni. Non sembrava un principiante: sapeva benissimo che sarebbe suonata la sua ultima ora nel momento in cui fossi riuscito a piazzarmi in coda a lui. Allora non avevo ancora la convinzione che « quello deve cadere », come l'ho adesso in pieno, ma mi domandavo se quello sarebbe caduto, il che fa una bella differenza. Una volta piazzata la prima o seconda o terza raffica, uno finisce col capire: « È così che devo fare ».

Il mio inglese, dunque, virava di qua e di là, spesso attraversando le mie raffiche. Che ci fossero anche altri inglesi nello stormo che potessero venire in aiuto al loro camerata in pericolo, non mi venne in mente. Il pensiero era uno solo: « Accada ciò che vuole, ma devi cadere! » Ecco, finalmente, il momento propizio. L'avversario sembra avermi perduto di vista e vola in assetto normale. Mi basta una frazione di secondo per piazzarmi in coda. Una breve raffica dalla mia mitragliatrice. Gli sono così vicino che ho paura di speronarlo. Improvvisamente vedo che l'elica dell'avversario non gira più. Colpito! Il motore era fermo e il nemico doveva atterrare entro le nostre linee visto che mai avrebbe potuto raggiungere le proprie. Inoltre mi accorsi dallo strano ondeggiare dell'apparecchio che il pilota non doveva essere in possesso di tutte le sue facoltà fisiche. Così pure non si vedeva più l'osservatore, la cui mitragliatrice, abbandonata, era puntata a vuoto in aria. Ciò significava che lo avevo colpito e che doveva giacere in fondo alla carlinga.

L'inglese atterrò nelle immediate vicinanze del campo di uno stormo che conoscevo. Ero così agitato che non fui capace di trattenermi e atterrai anch'io su una pista che non conoscevo, dove nella fretta a momenti capotavo. I due aerei, quello inglese e il mio, non distavano molto uno dall'altro. Mi diressi subito di corsa verso l'apparecchio inglese e vidi accorrere un mucchio di soldati. Arrivato sul posto, la mia supposizione si rivelò esatta. Il motore era stato colpito in pieno dai proiettili e i due occupanti erano gravemente feriti. L'osservatore morì lì per lì, il pilota mentre lo portavano al vicino ospedale da campo. Sulla bella tomba del mio avversario, morto così onorevolmente, posai una lapide in suo ricordo.

Quando ritornai alla base, Boelcke stava già facendo colazione con i miei camerati e espresse la sua meraviglia per la mia lunga assenza. Con molta fierezza feci per la prima volta il seguente rapporto: « Un inglese abbattuto ». Tutti proruppero in grida di gioia, perché non ero il solo. Oltre a Boelcke, che aveva collezionato, come al solito, la sua vittoria prima di colazione, ognuno di noi principianti aveva vinto per la prima volta un duello aereo.

A questo punto vorrei osservare che da quel momento in poi nessuna formazione inglese osò più dirigersi su Cambrai finché lo stormo da caccia Boelcke rimase in quei paraggi.

In tutta la mia vita non ho mai trovato una riserva di caccia più bella di quella frequentata ai tempi della battaglia della Somme. Al mattino, quando eravamo appena alzati, arrivavano già i primi inglesi, e gli ultimi scomparivano dopo che il sole era già calato da un pezzo. « Un vero Eldorado per i piloti da caccia », disse Boelcke una volta. Furono quelli i tempi in cui Boelcke in appena due mesi salì da venti aerei abbattuti a quaranta. Noi principianti non avevamo allora l'esperienza del nostro maestro e eravamo già molto contenti quando non tornavamo con la pelle bruciacchiata. Tutto sommato, però, era una bella vita!

Ogni decollo era seguito da un combattimento nel cielo. Spesso vi furono autentiche battaglie aeree con quaranta-sessanta inglesi contro un numero purtroppo non sempre così cospicuo di tedeschi. Loro badavano alla quantità, noi alla qualità.

Gli inglesi, comunque, sono in gamba, questo bisogna dirlo. Qualche volta arrivavano a bassissima quota per salutare a suon di bombe Boelcke a casa sua.

Venivano addirittura a sfidarci e accettavano sempre il combattimento. Non mi è mai capitato di incontrare un inglese che si fosse rifiutato di battersi, mentre i francesi preferivano evitare ogni, anche minimo, contatto con l'avversario in volo.

Furono bei tempi, quelli, per il nostro stormo. Lo spirito del capo animava i suoi allievi. Potevamo affidarci ciecamente alla sua guida. La possibilità che qualcuno venisse piantato in asso non esisteva. La cosa semplicemente non ci veniva in mente. E così facevamo piazza pulita nelle file dell'avversario.

Il giorno in cui Boelcke precipitò, lo stormo aveva già al suo attivo quaranta avversari abbattuti. Ora sono molto più di cento. Lo spirito di Boelcke continua a vivere nei suoi abili successori.

* * *

Sulla Somme, 5 ottobre 1916

Il 30 settembre ho abbattuto il mio terzo inglese che è precipitato in fiamme. Il cuore prova una strana sensazione quando l'avversario, di cui il momento prima si è visto la faccia, cade bruciando da quattromila metri di quota. Una volta arrivato giù, naturalmente non è rimasto più nulla né dell'uomo né del suo apparecchio. In suo ricordo conservo una targhetta. Il ricordo del secondo abbattuto consiste invece in una mitragliatrice. Una delle mie pallottole è conficcata nell'otturatore, perciò l'arma è resa inservibile. Il mio francese davanti a Verdun purtroppo non conta; si sono dimenticati di conteggiarlo. Una volta bastava averne abbattuti otto per avere il *Pour le mérite*. Adesso questo numero non è più sufficiente, anche se diventa sempre più difficile tirare giù l'avversario. Nelle ultime quattro settimane, da quando esiste la squadriglia Boelcke, abbiamo già perduto cinque aerei su dieci.

BOELCKE È MORTO

]28 ottobre 1916[

Quel giorno ci alzammo in volo, come tante altre volte, sotto la guida del grande pilota per affrontare il nemico. Quando c'era lui, ci sentivamo sempre tanto sicuri. D'altra parte, Boelcke era unico. Aria di tempesta. Molte nubi. Gli altri non decollarono quel giorno, soltanto la caccia.

Già da lontano vedemmo sopra il fronte due impertinenti inglesi che anche loro una volta tanto parevano godersi il brutto tempo. Noi eravamo sei, loro due. Il segno di Boelcke, di passare all'attacco, non ci meravigliò, come non ci avrebbe meravigliato se fossero stati in venti.

Poi comincia il solito scontro. Boelcke se la prende

con uno, io con l'altro. A un certo momento devo desistere perché disturbato da uno dei nostri. Giro la testa e vedo come, appena duecento metri accanto a me, Boelcke si sta lavorando la sua vittima.

È la scena abituale. Boelcke abbatte l'avversario e io sto a guardare. Vicinissimo a Boelcke vola un suo caro amico. Fu uno scontro interessante. Entrambi spararono e l'inglese sarebbe dovuto cadere da un momento all'altro. Improvvisamente scorgo uno strano movimento nei due aerei tedeschi. Una collisione, penso. Non avevo ancora mai visto una collisione in volo e me l'ero immaginata in maniera completamente diversa. Del resto, non fu nemmeno una collisione. I due si sfiorarono, semplicemente. Ma data la grande velocità degli aerei, un contatto qualsiasi equivale a un violento impatto.

Boelcke molla subito la sua vittima e comincia un'ampia virata scendendo. Nemmeno allora avevo la sensazione che stesse precipitando ma quando lo vidi planare sotto di me, mi accorsi che gli mancava un pezzo d'ala. Non potei vedere ciò che accadde in seguito, ma so che entrò in una nube e che perse completamente l'ala. E dopo non fu più capace di controllare l'aereo, e precipitò, sempre accompagnato dal suo fedele amico.

Quando ritornammo alla base, la comunicazione era già arrivata: « Il nostro Boelcke è morto! » Non riuscivamo a crederlo. Più colpito di tutti fu naturalmente colui che causò la sciagura.

Lo strano era che tutti quelli che conoscevano Boelcke pretendevano di essere stati i suoi unici veri amici. Io, di questi unici veri amici di Boelcke, ne ho conosciuti una quarantina, e ognuno pretendeva di essere l'unico. Vi erano uomini di cui Boelcke non aveva mai conosciuto il nome che credevano di essergli particolarmente vicini. Si tratta di uno strano fenomeno che ho riscontrato soltanto nel suo caso. Non aveva mai avuto un nemico e era stato con tutti ugualmente gentile, senza sfumature.

L'unico a essergli forse un tantino più vicino degli altri era quello che causò la sciagura appena descritta.

L'OTTAVO

Otto ai tempi di Boelcke era già un buon numero. Tutti quelli che ai giorni nostri sentono parlare di un numero stragrande di aerei abbattuti penseranno che sia diventato più facile abbattere l'avversario. Io posso assicurare a costoro, invece, che la cosa diventa di mese in mese, di settimana in settimana, più difficile. Naturalmente, adesso capita più spesso l'occasione di abbattere l'avversario, ma nel contempo aumenta anche, purtroppo, la possibilità di essere abbattuti a nostra volta. L'armamento del nemico diventa sempre migliore e il suo numero aumenta. Quando Immelmann abbatté il suo primo nemico, ebbe addirittura la fortuna di trovare un avversario privo di mitragliatrice. Oggi degli avversari così bisogna andare a cercarseli nel paese delle fiabe. Il 9 novembre 1916 mi alzai in volo con il mio piccolo compagno di lotta, il diciottenne Imelmann. Eravamo insieme nella squadriglia Boelcke, ci conoscevamo da prima e eravamo sempre andati molto d'accordo. Quel che conta è il cameratismo. Così partimmo per affrontare il nemico. Io ne avevo già sette al mio attivo, Imelmann cinque. Un mucchio per quei tempi.

Siamo appena arrivati al fronte che scorgiamo una formazione di bombardieri. Arriva con molta prosopopea. Naturalmente son fitti come le mosche, come sempre durante la battaglia della Somme. Penso che vi fossero quaranta o cinquanta aerei in quello stormo, non sono in grado di indicare il numero preciso. Si erano scelti come bersaglio un posto non molto distante dal nostro campo. Poco prima della meta raggiunsi l'ultimo degli avversari. Si vede che le mie prime raffiche avevano messo subito fuori combattimento il mitragliere dell'aereo nemico, forse avevano anche impressionato il pilota, fatto sta che quello si decise a atterrare con tutte le bombe. Gli sparai ancora qualche raffichetta addosso accelerando in tal modo il ritmo della discesa. Infatti precipitò cadendo nelle im-

mediate vicinanze della nostra base aerea di Lagnicourt.

Imelmann era stato in quel momento anche lui alle prese con un inglese e aveva abbattuto il suo avversario nella stessa zona. Così ritornammo subito alla base per dare un'occhiata agli apparecchi abbattuti. In macchina ci avvicinammo ai due relitti, per compiere l'ultimo tratto in un campo arato. Faceva molto caldo e mi sbottonai completamente persino la camicia e il colletto. Lasciai in macchina la giacca e il berretto e mi munii di un grosso randello. Gli stivali erano infangati fino al ginocchio. Avevo nel complesso un aspetto poco raccomandabile. Così arrivai nelle vicinanze della mia vittima dove, naturalmente, si era già raccolta molta gente.

In disparte c'è un gruppo di ufficiali. Mi avvicino, saluto e chiedo al primo che mi capita a tiro di descrivermi lo scontro aereo. È infatti molto interessante farsi descrivere dagli spettatori il duello di cui si è stati protagonisti. Così apprendo che gli inglesi hanno lanciato delle bombe e che quell'aereo è ancora carico di ordigni. L'ufficiale con il quale sto parlando mi prende per il braccio, si accosta al gruppo degli altri ufficiali, mi chiede alla svelta il nome e mi presenta. Ero un po' sulle spine perché, come ho già detto, avevo l'uniforme alquanto in disordine, mentre i signori ufficiali con i quali avevo da fare ora erano tutti elegantissimi. Venni presentato anche a un grosso personaggio a me sconosciuto, ma che comunque mi metteva a disagio. Pantaloni con le bande rosse da generale, un ordine equestre attaccato al collo e in compenso un viso piuttosto giovanile e spalline indefinibili: per farla breve, quello mi ha tutta l'aria di essere un pezzo grosso perciò discorrendo riabbottono i pantaloni e il colletto e assumo un atteggiamento più militare. Come ho già detto, non sapevo chi fosse. A un certo punto mi congedo e torno a casa. Quando è sera squilla il telefono e subito dopo vengo a sapere che si trattava di Sua Altezza Reale il Duca di Sassonia-Coburgo-Gotha. Contemporaneamente ricevo l'ordine di presentarmi a lui. Era risaputo che gli inglesi avevano l'intenzione di bombardare il suo quartier generale. In tal modo avevo contribuito a tener lontani i suoi attentatori. Come premio ebbi la medaglia al valore del regno di Sassonia-Coburgo-Gotha.

MAJOR HAWKER

Un bel giorno venni a sapere che l'inglese da me abbattuto il 23 novembre 1916 era l'Immelmann inglese. La notizia mi inorgoglì.

A giudicare dallo scontro, del resto, avrei dovuto immaginare che avevo avuto a che fare con un tipo molto in gamba.

Quel giorno mi alzai in volo pieno di buoni propositi per andare a caccia e mi misi a osservare tre inglesi che anche loro, a quanto sembrava, pensavano soltanto di andare a caccia. Mi accorsi subito che quelli mi stavano strizzando l'occhio, e poiché proprio in quel momento bruciavo dalla voglia di battermi, m'impegnai.

Volavo un po' più basso dell'inglese, e dovevo aspettare che quello picchiasse per venirmi addosso. Dopo non molto, infatti, eccolo che arriva per prendermi alle spalle. Dopo i primi cinque colpi, tuttavia, dovette già smetterla perché stavo eseguendo una brusca virata a sinistra. L'inglese tentava di piazzarsi in coda mentre io, a mia volta, facevo di tutto per piazzarmi in coda a lui. Così entrambi iniziammo come due pazzi un carosello a tremilacinquecento metri di quota con i motori a massimo regime. In tal modo facemmo venti virate a sinistra, poi altre trenta a destra, sempre con il proposito di piazzarci più in alto e in coda. Ben presto mi accorsi che non avevo a che fare con un principiante perché quello non aveva la minima intenzione di sganciarsi. L'inglese aveva bensì un trabiccolo molto maneggevole, ma il mio in complesso cabrava meglio, infatti riuscii a un certo punto a piazzarmi più in alto e in coda a lui. Dopo essere scesi così per circa duemila metri senza ottenere alcun risultato, il mio

avversario si accorse probabilmente che era venuto il momento di squagliarsela perché il vento, favorevole a me, ci spingeva sempre più verso le nostre posizioni, finché non ci ritrovammo quasi sulla verticale di Bapaume, circa un chilometro a tergo del nostro fronte. Il mio avversario agitò ancora la mano in segno di saluto quando eravamo arrivati a quota mille, con un'espressione allegra, come per dirmi: « Well, well, how do you do? »

Le virate che compivamo uno intorno all'altro erano così strette che a mio avviso non dovevano avere un raggio superiore agli ottanta-cento metri. Ciò mi consentì di osservare il mio avversario. Ero sulla sua verticale e potevo esaminare a mio piacimento la carlinga, notando persino i movimenti che l'inglese faceva con la testa. Se non avesse avuto il casco in testa, avrei visto anche l'espressione della faccia.

Un po' alla volta il brav'uomo, per quanto uno sportivo in gamba, deve averne avuto abbastanza, tanto più che doveva decidersi se atterrare entro le nostre linee oppure ritornare a casa sua. Naturalmente, quello scelse la seconda alternativa dopo aver tentato di sfuggirmi con alcuni *loopings* e altri scherzi del genere. In quell'occasione gli fischiarono alle orecchie le mie prime pillole, visto che fino a quel momento nessuno dei due aveva potuto aprire il fuoco. Arrivati a soli cento metri di quota, tentò di riguadagnare le proprie linee mettendosi a volare a zigzag, un'andatura che non consente all'osservatore di mirare bene. Io lo seguivo a un'altezza di cinquanta-trenta metri di quota, sparando in continuazione. L'inglese era condannato. All'ultimo momento, un inceppamento della mitragliatrice minacciò per un attimo di sottrarmi la vittoria.

L'avversario, colpito alla testa, precipitò a circa cinquanta metri a tergo della nostra linea. La sua mitragliatrice si conficcò nel terreno e troneggia ora sopra l'ingresso di casa mia.

* * *

Squadriglia Boelcke, 25 novembre 1916

Per il tuo compleanno ti mando i miei più cordiali auguri nella speranza che sia il tuo ultimo compleanno in tempo di guerra. Il mio undicesimo inglese è il maggiore Hawker di ventisei anni, comandante di uno stormo inglese. Alcuni prigionieri hanno riferito che era il Boelcke inglese. Con lui ho sostenuto lo scontro più difficile che mi sia mai capitato, ma alla fine sono riuscito a abbatterlo. Purtroppo abbiamo perduto tre giorni fa il nostro comandante e otto giorni fa pure un aereo della nostra squadriglia.

»*Pour le mérite*«

È caduto il sedicesimo. In tal modo sono alla testa di tutti i piloti da caccia. Questa era la meta che volevo raggiungere. L'avevo detto scherzando un anno fa al mio amico Lyncker mentre ci addestravamo insieme e lui mi chiedeva: « Ma qual è la sua meta, dove vuole arrivare facendo l'aviatore? » Gli risposi, tanto per scherzare: « Be', volare in testa a tutti i piloti da caccia dev'esser pur bello! » Non avrei mai pensato, e non lo avrebbero pensato nemmeno gli altri, che avrei raggiunto un giorno questa meta. Soltanto Boelcke l'avrebbe detto a suo tempo (naturalmente non parlava con me; la cosa mi è stata riferita in seguito) quando qualcuno gli aveva chiesto: « Chi di questi può contare di diventare un giorno un buon pilota da caccia? » Dicono che mi abbia indicato dicendo: « Ecco l'uomo! »

Boelcke e Immelmann avevano ricevuto il *Pour le mérite* con il loro ottavo. Io ne avevo il doppio. Che cosa succederà ora? Sono molto curioso. Si diceva in giro che mi avrebbero dato il comando di una squadriglia. Poi, un bel giorno, arriva il seguente telegramma: « Tenente von R. nominato comandante 11ª Squadriglia caccia ». Devo

dire che mi sono indispettito. Ero così ben affiatato con i camerati della squadriglia da caccia Boelcke. Adesso dovevo cominciare daccapo. Il dover ambientarsi era proprio una gran noia. Inoltre avrei preferito il *Pour le mérite*.

Dopo due giorni, mentre siamo tutti comodamente seduti a tavola nella mensa della squadriglia Boelcke, intenti a festeggiare la mia partenza, arriva dal quartier generale un telegramma nel quale mi si comunica che Sua Maestà ha voluto concedermi graziosamente il *Pour le mérite*. La gioia fu grande. Era un balsamo per i precedenti. Avevo sempre sognato di comandare personalmente una squadriglia da caccia, come poi è stato. Mai avrei sognato che un giorno sarebbe esistita una squadriglia Richthofen.

* * *

11ª Squadriglia, 27 gennaio 1917

Ti meraviglierai certamente perché non scrivo. Nel frattempo sono accadute tante cose che non so più che cosa ti devo raccontare prima di tutto. Sono diventato comandante della 11ª Squadriglia da caccia a Douai. Mi è dispiaciuto proprio lasciare la squadriglia Boelcke che mi era cara. Non è servito a niente protestare. La 11ª Squadriglia ha la stessa anzianità della mia precedente, ma finora non ha abbattuto nemmeno un aereo, e l'andazzo qui per il momento non mi dà soddisfazione. Il corpo degli ufficiali ai miei ordini è composto di dodici signori. Ho avuto subito fortuna. Il primo giorno ho abbattuto il diciassettesimo e il giorno dopo il diciottesimo. Mentre stavo abbattendo il diciottesimo mi si spezzò ancora durante lo scontro, a trecento metri di quota, un'ala. Sono riuscito a atterrare come per miracolo senza andare a pezzi. Nello stesso giorno sono caduti tre apparecchi della squadriglia Boelcke, tra cui anche il simpatico piccolo Imelmann, che tristezza! Non è escluso che a quelli sia capitata la stessa cosa come a me. Purtroppo non posso venire in licenza. Mi sarebbe tanto piaciuto farvi vedere il *Pour le mérite*.

» *Le petit rouge* «

Per chissà quale motivo mi è venuto un giorno in mente di pitturare il mio trabiccolo d'un rosso acceso. La conseguenza è che il mio rosso volatile si fa notare senza scampo da chiunque. Sembra che anche i miei avversari se ne rendano conto.

Nel corso di uno scontro che avvenne in un altro settore del fronte, non quello abituale, riuscii a colpire un Vickers biposto che stava tranquillamente fotografando le nostre postazioni d'artiglieria. L'avversario non ebbe nemmeno il tempo di difendersi e dovette affrettarsi a atterrare, visto che cominciava a manifestare i primi indizi di un incendio. Noi diciamo in tal caso: « Quello puzza ». Come vedemmo poi, fece davvero appena in tempo perché l'apparecchio scoppiò in fiamme poco prima di toccar terra.

Provavo compassione per il mio avversario e avevo deciso di non abbatterlo, ma di costringerlo soltanto a atterrare, tanto più che avevo la sensazione che fosse già ferito. Infatti, non riuscì a sparare un solo colpo.

A circa cinquecento metri di quota, un difetto del mio apparecchio mi costrinse a mia volta a atterrare in volo planato senza la possibilità di eseguire una virata. A questo punto accadde qualcosa di estremamente buffo. Il mio nemico atterrò perfettamente con l'apparecchio in fiamme, mentre io, il vincitore, capotavo tra i reticolati delle trincee di una nostra posizione di riserva.

All'atterraggio seguì una serie di convenevoli sportivi tra i due *Englishmen* e me. Questi espressero la loro meraviglia per l'incidente di cui ero rimasto vittima perché, come già detto, non avevano sparato un solo colpo per cui non riuscivano a immaginare il motivo del mio atterraggio di fortuna. Quelli furono i primi inglesi che io abbia mai fatto atterrare vivi. Per questo mi piacque particolarmente intrattenermi con loro. Tra l'altro domandai loro se avessero mai visto prima il mio apparecchio in volo. « Oh, yes », rispose uno dei due, « lo conosco benissimo. Noi lo chiamiamo ' le petit rouge '. »

Ora viene una, almeno a mio avviso, tipica impertinenza degli inglesi. Uno di loro mi domandò perché mi fossi comportato in maniera così imprudente prima dell'atterraggio. La verità era che non avevo potuto fare altrimenti. Allora quel mascalzone mi viene a dire di aver tentato di spararmi addosso durante gli ultimi trecento metri, ma che gli si era inceppata l'arma. Io l'avevo risparmiato, e lui aveva accettato il mio aiuto per ricambiarlo poi con un attacco a tradimento.

Dopo quella volta non ho più potuto, per un motivo facilmente comprensibile, parlare con i miei avversari.

* * *

11ª Squadriglia

Ieri ho abbattuto il trentunesimo, ieri l'altro il trentesimo. Tre giorni fa sono stato promosso primo tenente con un ordine di gabinetto. Ho fatto quindi un salto di più di sei mesi nell'annuario. La mia squadriglia comincia a farsi. Ne sono molto contento. Lothar ha superato ieri il suo primo duello aereo. È molto contento di essere riuscito a colpire l'avversario. Noi diciamo che l'inglese « puzzava », perché lasciava dietro di sé una scia di fumo nero. Naturalmente non è precipitato, sarebbe stato troppo culo per la prima volta. Lothar è un ragazzo molto ordinato e ce la farà. Come sta papà e che ne dici del comunicato del quartiere generale di ieri?

COME VOLANO GLI INGLESI E I FRANCESI

]*Febbraio 1917*[

Di questi tempi sono occupato a fare concorrenza alla squadriglia Boelcke. Di sera ci comunichiamo vicendevolmente il programma di caccia del giorno dopo. Ma quelli sono ragazzi che ne sanno una più del diavolo. Non riusciamo mai a superarli. Tutt'al più ce la facciamo a

mantenerci alla pari. Tanto, quelli sono già in vantaggio di cento abbattimenti che non posso annullare. Del resto, molto dipende dall'avversario che si ha di fronte, se, cioè, si ha a che fare con i francesi guardinghi o con quei ragazzi in gamba che sono gli inglesi. Io preferisco gli inglesi. I francesi se la squagliano, gli inglesi raramente. Spesso sarebbe il caso di parlare addirittura di stupidità; loro la chiamano probabilmente foga.

Il bello con il pilota da caccia è che non contano le acrobazie, ma semplicemente il suo coraggio personale che decide tutto. Può essere un magnifico acrobata in picchiata e nei *loopings,* ma questo non significa che sia capace di abbattere l'avversario. A mio avviso, tutto dipende dallo slancio.

Ai francesi piace tendere imboscate e attaccare a tradimento. In volo non è facile. Soltanto i principianti si lasciano cogliere di sorpresa. Tendere agguati non si può, visto che non è possibile nascondersi, e l'aereo invisibile non è stato ancora inventato. Qualche volta si mette tuttavia a bollire il sangue gallico. Allora attaccano, ma si tratta di qualcosa paragonabile a una limonata effervescente. Per un istante sono animati da un enorme coraggio che peraltro scompare altrettanto rapidamente. Gli manca la tenacia per resistere.

Negli inglesi, invece, si scorgono tracce del sangue germanico. Inoltre gli sportivi amano molto volare, ma si perdono troppo negli aspetti sportivi di questa disciplina. Infatti, si divertono a dare spettacolo ai nostri uomini in trincea con *loopings*, picchiate, voli capovolti e scherzi del genere. Una simile esibizione può far impressione durante la settimana sportiva di Johannisthal, ma gli uomini in trincea non sono altrettanto grati come il pubblico sportivo.

* * *

11ª Squadriglia

Ho l'intenzione di venire a casa all'inizio di maggio, ma prima voglio partecipare a una caccia al gallo cedrone alla quale sono già stato invitato e che pregusto molto. Poi sono invitato a colazione dall'Imperatore. Sono arrivato ora al numero quarantaquattro e intendo fermarmi quando ne avrò cinquanta. Lothar ha già collezionato la sua decima vittoria aerea e la squadriglia, da quando sono qui, la sua centesima.

SONO STATO ABBATTUTO

]*Metà marzo 1917*[

« Abbattuto » in realtà è un'espressione sbagliata per quel che mi è capitato oggi. Secondo me, uno è abbattuto solo quando precipita di schianto mentre io, oggi, mi sono ripreso per atterrare con le ossa intere.

Sono in volo con la mia pattuglia e scorgo un avversario che anche lui vola inquadrato nella sua formazione. Ciò accade sulla verticale della nostra postazione di artiglieria nei dintorni di Lens. Io devo coprire ancora un bel tratto in volo per raggiungere la zona. L'avvicinarsi all'avversario quando lo si vede già e si ha ancora qualche minuto di tempo prima che si accenda lo scontro, è il momento più emozionante. Ho l'impressione che in quella circostanza impallidisco sempre un po', ma purtroppo non mi sono mai portato dietro uno specchio. Per me quel momento è bello perché molto emozionante, mi piace. Uno osserva l'avversario già da lontano, ha riconosciuto nella formazione il nemico, conta gli apparecchi dell'avversario e prende in esame i momenti favorevoli e sfavorevoli. Così, a esempio, è estremamente importante se il vento tende a allontanarmi durante il combattimento dal mio fronte oppure se mi spinge verso di esso. Così mi è

capitato una volta di abbattere un inglese al quale ho dato il colpo di grazia di là dalla linea nemica, ma quello è precipitato nelle vicinanze dei nostri palloni frenati, tanto la tempesta lo aveva spinto entro le nostre linee.

Noi eravamo in cinque, l'avversario tre volte più forte. Gli inglesi volavano a casaccio come uno sciame di moscerini. Scompigliare uno sciame che vola così bene insieme non è facile. Uno da solo non ci riesce mai. Quando si è in più, la faccenda è pur sempre difficile, specialmente quando lo scompenso numerico è così sfavorevole come nel nostro caso. Tuttavia ci sentiamo tanto superiori all'avversario che non dubitiamo nemmeno per un attimo della vittoria. Lo spirito aggressivo, quindi l'offensiva, è la cosa più importante anche nell'aria, come del resto in ogni circostanza. Ma l'avversario era dello stesso avviso. Me ne sarei accorto subito. Non appena ci scorse, invertì di colpo la rotta e passò all'attacco. Era venuto il momento, per noi cinque, di stare molto attenti. Se uno dovesse staccarsi, potrebbe finire nella merda. Ci riunimmo in formazione a nostra volta e permettemmo a quei signori di avvicinarsi un poco. Da parte mia stavo molto attento, nella speranza che qualcuno di loro si staccasse dalla formazione. E ecco, uno degli inglesi è così sciocco da farlo. Posso raggiungerlo. « Sei perduto, ragazzo mio. » Poi gli zompo addosso urlando. Ora l'ho raggiunto oppure lo raggiungerò tra un attimo. Quello comincia già a sparare il che significa che è un po' nervosetto. Allora pensai: « Spara pure, tanto non mi prendi! » Sparava pallottole traccianti che vedevo passarmi accanto. Mi sembrava di essere investito dal getto d'acqua di un innaffiatoio. Era una situazione tutt'altro che simpatica, ma gli inglesi usano quasi sempre queste infami munizioni per cui bisogna abituarsi. L'uomo è schiavo delle sue abitudini. Credo infatti di essermi messo a ridere in quel momento. Ben presto dovetti accorgermi che c'era poco da ridere.

Ora mi sono avvicinato quasi al massimo, a circa cento metri, ho tolto la sicura, miro ancora una volta per prova, sparo alcune raffiche di controllo e constato che le armi

sono a posto. Adesso non ci vorrà molto. Mentalmente vedo già l'avversario che precipita. L'emozione di prima se n'è andata. In quel momento uno è perfettamente tranquillo e razionale e esamina le varie possibilità di colpire l'avversario. In generale, lo scontro vero e proprio è quasi sempre il momento meno emozionante. Chi si emoziona in quelle circostanze commette un errore e non abbatterà mai nessuno. Probabilmente è una questione di abitudine. Comunque, in quel momento non ho commesso alcun errore. Ora sono a cinquanta metri. Basteranno alcune raffiche ben piazzate e la vittoria non mi potrà mancare. Almeno così pensavo. Improvvisamente sento un possente scoppio, avevo sparato tutt'al più una decina di colpi, e subito dopo sento un altro impatto. Ovviamente sono stato colpito. Per lo meno l'apparecchio, se non la mia persona. Nello stesso attimo comincio a sentire un tremendo puzzo di benzina e il motore comincia a scendere di giri. L'inglese se ne accorge perché intensifica il tiro. Devo sganciarmi.

Scendo in picchiata. Del tutto involontariamente ho spento il motore, appena in tempo. Quando il serbatoio della benzina è perforato e quella roba comincia a scorrere lungo le gambe, il pericolo di prendere fuoco è grande. Davanti c'è un motore a scoppio di oltre centocinquanta « cavalli », quindi arroventato. Basta che una goccia di benzina ci cada sopra perché tutto l'apparecchio prenda fuoco. Il mio aereo lascia una lunga scia bianca nell'aria. Lo so per averla vista sprigionarsi dagli apparecchi avversari. Sono i primi sintomi di un'imminente esplosione. Mi trovo ancora a tremila metri di quota e quindi abbastanza lontano da terra. Grazie a Dio, il motore si ferma. Non riesco a calcolare la velocità che l'aereo sta raggiungendo man mano: è comunque talmente forte che non riesco a sporgere la testa dalla carlinga senza che il vento me la comprima sulla spalliera.

Ben presto mi libero dell'avversario e perciò mi rimane ancora un po' di tempo, prima di arrivare a terra, per vedere che cosa fanno gli altri quattro miei camerati.

Stanno ancora combattendo. Sento le mitragliatrici avversarie e poi le nostre. Improvvisamente, ecco un razzo. Che sia un segnale luminoso dell'avversario? Ma no. È troppo grande per essere un razzo. E aumenta sempre di proporzioni. Qualcuno ha preso fuoco, ma chi? L'apparecchio assomiglia ai nostri. È un avversario, grazie a Dio. Chi lo avrà abbattuto? Improvvisamente si stacca dallo stormo un secondo aereo che precipita in verticale, si capovolge, si capovolge ancora, ecco, ora si è ripreso. E punta dritto su di me. È un Albatross come il mio. Probabilmente gli è capitato quel che è capitato a me.

Mi trovo ancora a qualche centinaio di metri di quota e devo scegliere attentamente il punto dove intendo atterrare. Gli atterraggi del genere si concludono infatti quasi sempre con uno sconquasso. Uno sconquasso che non finisce sempre bene, quindi attenzione! Trovo un prato non molto spazioso, ma comunque sufficiente per le mie necessità se farò un po' attenzione. Inoltre è situato in una posizione a me favorevole, direttamente sulla strada presso Hénin-Liétard. È là che voglio atterrare. La manovra riesce perfettamente. Il mio primo pensiero è: dov'è andato a finire l'altro? Ha atterrato a qualche chilometro di distanza.

Adesso ho tutto il tempo di esaminare i danni. L'apparecchio è stato colpito varie volte, ma la pallottola che mi ha indotto a interrompere il contatto con il nemico ha perforato entrambi i serbatoi del carburante. Non c'è più una goccia di benzina, e anche il motore è stato danneggiato. Peccato, andava ancora benissimo.

Mi siedo sulla carlinga con le gambe ciondoloni. In quel momento dovevo avere un'espressione abbastanza cretina. Un mucchio di soldati si è radunato intorno all'apparecchio. Poi arriva un ufficiale, senza fiato. Molto agitato! Certamente gli dev'essere accaduto qualcosa di terribile. Si precipita su di me, annaspa e domanda: « Speriamo che non si sia fatto male! Ho assistito a tutta la scena e sono sconvolto! Gran Dio, che spettacolo terribile! » Lo rassicuro dicendogli che non mi è accaduto nul-

la, salto giù e mi presento. Quello naturalmente non afferra il mio nome. In compenso m'invita a salire sulla sua macchina per andare nella vicina Hénin-Liétard dov'è acquartierato. È un ufficiale del Genio.

Siamo già seduti nella macchina che si sta muovendo. Il mio anfitrione non si è ancora calmato. Improvvisamente sussulta e domanda: « Buon Dio, dov'è il suo autista? » In un primo momento non capisco che cosa intenda dire, e lo guardo un po' perplesso. Poi mi rendo conto che mi ha preso per l'osservatore di un aereo biposto e che sta chiedendo del mio pilota. Mi riprendo rapidamente e rispondo con sussiego: « Guido da solo ». Ora, la parola « guidare » è assolutamente proibita nell'aviazione. Uno non guida, ma « vola ». Il fatto che « guidavo » da solo ha certamente diminuito la stima del bravo ufficiale nei miei confronti. La conversazione si fa alquanto stentata.

Poi arriviamo al suo accantonamento. Io ho sempre indosso il giubbotto di cuoio tutto sporco d'olio e il collo avvolto da una grossa sciarpa. Cammin facendo, il geniere mi ha rivolto naturalmente un sacco di domande. Tutto sommato, lui era molto più agitato di me. A un certo punto mi costrinse a sdraiarmi su un sofà, o avrebbe per lo meno voluto che mi ci sdraiassi, visto che secondo lui dovevo essere completamente esausto dopo il combattimento. Gli assicurai che avevo già spesso combattuto lassù, nel cielo, ma lui sembrava non volerlo intendere. A onor del vero, non avevo un aspetto molto guerresco.

Dopo aver chiacchierato del più e del meno, ecco che ti arriva con la famosa domanda: « Le è mai capitato di abbattere un aereo nemico? » Come ho già detto, non aveva afferrato il mio nome. « Oh sì », risposi, « qualche volta. » « Ah sì? Ne ha forse abbattuto due? » « No, ventiquattro. » L'altro sorride, ripete la domanda e precisa che lui per « abbattuto » intende un aereo precipitato e rimasto fermo lì. Gli assicurai che anch'io attribuivo lo stesso significato a quella parola. A questo punto la sua stima per me doveva essere completamente scomparsa. Probabilmente mi considerava un fanfarone. Mi lasciò seduto dicendomi che la colazione sarebbe stata servita tra un'ora e che ero invitato anch'io, se ci tenevo. Allora finalmente accettai la sua offerta di riposo addormentandomi. Trascorsa l'ora andammo alla mensa. Qui mi tolsi la giacca di cuoio. Per fortuna portavo il mio *Pour le mérite* appeso al collo. Sotto, purtroppo, non avevo la giacca dell'uniforme, ma soltanto un panciotto. Mi scuso per il fatto di esser vestito così male e il mio buon capotribù scopre improvvisamente il *Pour le mérite* che mi penzola dal collo. Per la meraviglia gli viene meno la parola. Poi mi assicura di non sapere come mi chiamo. Gli ripeto il mio nome. Questa volta comincia a ricordare qualcosa dichiarando di aver già sentito parlare di me. Subito dopo venni trattato con aragoste e champagne e me la godetti un mondo finché Schäfer non venne a prendermi con la mia macchina. Da lui appresi che Lübbert aveva fatto un'altra volta onore al suo nomignolo. Tra di noi lo chiamavamo infatti « Parapalle » perché il suo apparecchio ritornava da ogni scontro aereo tutto sforacchiato. Una volta l'apparecchio era costellato da sessantaquattro fori di pallottola. Lui non si era fatto niente. Questa volta si era beccato una ferita di striscio al petto e era già ricoverato all'ospedale da campo. Subito dopo provvidi personalmente a riportare il suo apparecchio alla base. Purtroppo, quest'eccellente ufficiale che possedeva tutti i numeri per diventare un giorno un secondo Boelcke, cadde da eroe per la patria qualche settimana più tardi.

Venuta la sera, sono in grado di comunicare al mio anfitrione di Hénin-Liétard di aver abbattuto in giornata il mio venticinquesimo avversario.

• • •

Zona d'operazioni

Sono ritornato alla base e lavoro di buona lena. Ho appena abbattuto il cinquantatreesimo. Durante il viaggio di ritorno sono stato invitato un'altra volta da Sua Maestà a Kreuznach dove ho trovato il re dei bulgari che mi ha conferito la croce al valore di prima classe. La de-

corazione si porta come la croce di ferro di prima classe e ha un bellissimo aspetto. Ho conosciuto personalmente il Cancelliere del Reich, il conte Dohna e alcuni altri ministri.

Per quanto riguarda Oskar, ho potuto stabilire ora con certezza che è morto. Durante gli ultimi cinquecento metri è infatti caduto, o saltato, dal suo aereo. Si trova nei pressi del fronte, ma dall'altra parte. Ho provato a lanciare qualche messaggio agli inglesi per sapere se sono riusciti a ricuperarlo. Il Royal Flying Corps è molto signorile sotto questo punto di vista.

Ho assistito al funerale di Schäfer. In quell'occasione ho messo tre ore per giungere da Berlino a Krefeld; con il treno ci vogliono adesso otto ore. Ieri è caduto purtroppo Zeumer durante un duello aereo. Forse per lui è stata la soluzione migliore. Sapeva infatti che gli restava pochissimo da vivere. Che tipo bravo e simpatico! Sarebbe stata una cosa orrenda se avesse dovuto attendere la morte tra mille sofferenze. Così, invece, ha fatto la bella morte dell'eroe. La sua traslazione avverrà nei prossimi giorni. Sono andato a trovare Lothar e sono arrivato proprio in tempo. Lo stavano infatti portando via. Tutto abbronzato, aveva un bellissimo aspetto e stava tutto vestito sulla sua sedia a sdraio con il *Pour le mérite* al collo. È persino capace di reggersi in piedi e si riprenderà perfettamente. Nulla gli impedirà di camminare e cavalcare. Tra circa due mesi forse potrà già ritornare da noi in zona di operazioni. Ma per il momento deve badare soltanto a curarsi bene.

UNA BRAVATA

]*Fine marzo 1917*[

Ogni giovanotto tedesco conosce certamente l'espressione « Posizione Sigfrido ». Nei giorni in cui ripiegavamo su quella posizione, vi fu anche nel cielo un'intensa

attività. L'avversario aveva bensì già occupato il terreno da noi abbandonato, ma per quanto riguardava il dominio del cielo non lo abbandonammo così presto alla mercé degli inglesi. Ci pensò la squadriglia Boelcke. Soltanto con infinite cautele gli inglesi osavano affacciarsi nei cieli dopo la lunga guerra di trincea.

Era l'epoca in cui il nostro caro principe Federico Carlo sacrificò la propria vita alla patria. Durante un volo di guerra della squadriglia Boelcke, il tenente Voss aveva sconfitto un inglese in duello aereo. Il vinto era stato costretto dal suo vincitore a atterrare in una zona che si poteva definire senz'altro neutrale. Noi l'avevamo già abbandonata, ma l'avversario non l'occupava ancora. In questa zona non occupata da nessuno si aggiravano soltanto le pattuglie, sia inglesi sia tedesche. L'aereo inglese si trovava tra le linee. Il bravo *Englishman* era probabilmente sceso nella convinzione che la regione fosse già occupata dai suoi, convinzione del resto abbastanza giustificata. Non ne era convinto invece Voss, che senza pensarci tanto atterrò a sua volta accanto alla vittima. Senza perdere tempo, l'ufficiale smontò dall'aereo le mitragliatrici nemiche e altri aggeggi ancora utili, li caricò sul proprio apparecchio, prese un fiammifero e dopo pochi attimi l'aereo inglese era in fiamme. Qualche minuto più tardi, mentre gli inglesi accorrevano da tutte le parti, Voss, già di nuovo in volo, li salutava cordialmente con cenni della mano.

UNA GIORNATA CALDA

Il 2 aprile 1917 si rivelò di nuovo una giornata calda per la mia squadriglia. Dal posto dove ci trovavamo, potevamo udire distintamente il fuoco tambureggiante che proprio quel giorno era di nuovo molto violento.

Ero ancora a letto quando vidi irrompere nella stanza l'attendente che mi disse: « Signor tenente, ci sono di nuovo gli inglesi! » Ancora un po' assonnato, cacciai il

naso fuori della finestra e ecco che ti vedo i miei cari amici che stanno già volteggiando sopra il campo. Mi vestii in un baleno e mi precipitai fuori. Il mio uccello rosso era sulla linea di volo per subire la revisione mattutina. I miei meccanici sapevano che non mi sarei lasciato sfuggire l'occasione propizia. Tutto era già pronto. Indossai in fretta la pelliccia e via.

Ero decollato per ultimo. Gli altri miei camerati erano molto più vicini al nemico. Improvvisamente, a uno degli impertinenti visitatori viene l'idea di piombarmi addosso in picchiata. Lo lascio avvicinare tranquillamente e subito dopo incomincia una danza divertente. Il mio avversario ne faceva di tutti i colori, volava capovolto e faceva questo e quello. Era un caccia biposto. Io mi trovavo a una quota più elevata per cui mi resi ben presto conto che in realtà non poteva più sfuggirmi. Durante una pausa nel combattimento vidi che eravamo rimasti soli. Il risultato era ovvio: vincerà colui che sparerà meglio, che conserverà meglio la calma e avrà una visione più chiara nel momento del pericolo.

Non ci volle molto per farlo scendere a quota bassissima. Ci riuscii senza colpirlo seriamente, a una distanza di almeno due chilometri dal fronte. A un certo punto mi viene il sospetto che voglia atterrare, ma questa volta ho valutato male l'avversario. Improvvisamente mi accorgo, mentre sta volando a pochi metri di quota, che ha ripreso il normale assetto di volo e che tenta di sfuggirmi. Era troppo. Lo attaccai ancora una volta, e a una quota così bassa da farmi temere che avrei toccato qualcuna delle case del villaggio sottostante. L'inglese si difese fino all'ultimo. Proprio alla fine sentii che mi aveva colpito l'apparecchio, ma non lo mollai più. Tanto, doveva cadere. E finì in pieno contro un raggruppamento di case. Di lui non rimase molto. Un altro caso di sublime coraggio. Si era difeso fino all'ultimo.

Molto contento delle prestazioni mattutine del mio rosso destriero d'acciaio, atterrai. I miei camerati erano ancora in volo e rimasero molto sorpresi quando, dopo esserci incontrati per la colazione, appresero che potevo registrare il trentaduesimo al mio attivo.

Un giovanissimo tenente aveva abbattuto il suo primo aereo. Ci stavamo preparando alla lotta futura.

Ritorno al mio alloggio per completare la toeletta mattutina. Là ricevo la visita del tenente Voss, della squadriglia Boelcke, mio buon amico. Ci mettiamo a discorrere. Voss aveva abbattuto il giorno prima il suo ventitreesimo avversario. Ciò significava che mi seguiva immediatamente nella classifica. Per il momento è il mio più temibile concorrente.

Durante il suo volo di ritorno alla base volli accompagnarlo un pezzetto, facendo una deviazione verso il fronte. Il tempo si era nel frattempo guastato per cui non potevamo sperare a rigor di logica in una caccia fortunata.

Volavamo sopra una densa coltre di nubi. Voss, che non conosceva quei paraggi, cominciava già a preoccuparsi. Nel cielo di Arras incontrammo mio fratello che appartiene anche lui alla mia squadriglia e che aveva perso lo stormo. Anche lui si unì a noi. Tanto, sapeva che ero io (uccello rosso!)

Intanto vediamo arrivare dal territorio nemico una formazione. La mia riflessione immediata fu: « Il 33°! » Benché gli inglesi fossero in nove e per di più entro le proprie linee, preferirono evitare il combattimento. (È proprio ora che cambi colore!) Tuttavia riuscimmo a raggiungerli. Per fare certe cose ci vogliono apparecchi più veloci.

Io sono quello più vicino al nemico e attacco l'aereo più arretrato. Con grande gioia mi accorgo che accetta subito il combattimento e con soddisfazione ancora maggiore che i suoi camerati lo piantano in asso. Così dopo un po' l'ho tutto per me. È lo stesso tipo di individuo come quello che mi ha dato da fare al mattino, e non si può dire che ceda facilmente. Sa che cosa c'è in ballo, ma, soprattutto, spara bene. Lo constaterò poi con mio rammarico contando i colpi. Il vento favorevole mi viene in aiuto e ci spinge sopra le nostre linee. L'avversario si ac-

corge che la faccenda non è così semplice come lui s'immaginava e scompare picchiando in una nube. Quasi quasi si salva. Io lo seguo, pure in picchiata, sbuco sotto la nube e me lo trovo, come per un miracolo, davanti al naso. Ci vuole slancio, ecco tutto. Io sparo, lui spara, ma i risultati non si vedono. Improvvisamente, ecco, l'ho colpito! Me ne accorgo dalla scia bianca di vapori di benzina che si sprigiona dal suo apparecchio. Ciò significa che deve atterrare perché il motore si ferma.

Ma era un tipo cocciuto. Doveva rendersi conto che era finita, per lui. Se avesse continuato a sparare ugualmente, l'avrei potuto ammazzare subito perché ci trovavamo ancora a trecento metri di quota. Invece continuò a difendersi come aveva continuato a difendersi, prima di toccar terra, il tizio al mattino. Dopo averlo visto atterrare lo sorvolai ancora una volta a dieci metri di altezza per vedere se l'avevo ammazzato o no, e lui, che cosa mi fa? Afferra la mitragliatrice e mi trasforma l'apparecchio in un colabrodo!

Voss ebbe a dirmi in seguito che lui al posto mio lo avrebbe ammazzato a terra. A dir il vero, era quel che avrei dovuto fare io perché non si era ancora arreso. Del resto, è uno dei pochi fortunati rimasti in vita.

Molto contento, tornai alla base per festeggiare la mia trentatreesima vittoria.

»*Le diable rouge*«

Il tempo è magnifico. Ci tratteniamo sulla pista di volo. È venuto a trovarmi un signore che non ha mai visto in vita sua un duello aereo o qualcosa di simile e che proprio in questo momento mi sta assicurando che lo interesserebbe moltissimo assistere a un combattimento aereo.

Noi montiamo sui nostri trabiccoli e ci facciamo grasse risate alle spalle di quel signore e Schäfer osserva: « Se proprio ci tiene, possiamo anche fargli il piacere! » Così

lo piazziamo davanti a un cannocchiale da campo e subito dopo decolliamo.

La giornata cominciò bene. Eravamo appena arrivati a quota duemila quando ci vennero incontro i primi inglesi di una formazione di cinque apparecchi. Fu un attacco simile a un carica di cavalleria e poco dopo la formazione nemica era distrutta a terra. Noi non avemmo nemmeno un ferito. Gli avversari, di cui due in fiamme, erano tutti precipitati entro le nostre linee.

Il buon amico a terra si meravigliò non poco. Si era immaginato la faccenda in tutt'altro modo, molto più drammatica. A sentire lui, lo scontro era sembrato una cosetta da niente finché alcuni aerei erano precipitati in fiamme, simili a razzi. Io mi sono abituato un po' alla volta a questi spettacoli, ma devo dire che mi fanno sempre molta impressione. Così, a esempio, ho sognato spesso la scena del primo inglese che avevo visto precipitare a terra.

Secondo me, se dovesse capitarmi ancora una volta, non sarebbe più una scena così terribile come allora.

Dopo aver cominciato così bene la giornata, ci mettemmo prima di tutto a tavola per fare colazione. Avevamo una fame da lupi. Nel frattempo i nostri apparecchi venivano rimessi a posto, riforniti di cartucce, e poi riprendemmo il solito andazzo.

Venuta la sera, potemmo comunicare con molta fierezza: « Tredici apparecchi nemici distrutti da sei aerei tedeschi ».

Soltanto la squadriglia Boelcke era stata in grado di fare a suo tempo una comunicazione simile. Allora abbattemmo otto aerei. Oggi, uno di noi ha abbattuto addirittura quattro avversari. È il tenente Wolff, un tipino snello e delicato che non ha per niente l'aria dello sterminatore. Mio fratello ne ha abbattuto due, Schäfer due, Festner due, io tre.

Alla sera eravamo molto stanchi, ma anche pieni di fierezza quando ci cacciammo tra le coltri.

Il giorno dopo leggemmo tra esclamazioni di gioia la descrizione delle nostre gesta del giorno precedente nel

bollettino di guerra. Del resto, il giorno successivo ne abbattemmo altri otto.

Proprio in quel frangente ci fu un episodio divertente. Uno degli inglesi abbattuti da noi era prigioniero e si mise a conversare con noi. Com'era naturale, chiese notizie dell'apparecchio rosso. Lo conoscono persino le truppe in trincea che lo chiamano « le diable rouge ». Nello *squadron* dell'inglese si è diffusa la voce che l'aereo rosso sarebbe pilotato da una ragazza, una specie di Giovanna d'Arco. Il brav'uomo rimase molto meravigliato quando gli assicurai che la presunta ragazza proprio in quel momento si trovava al suo cospetto. Poi si giustificò dicendo di non aver voluto fare uno scherzo di cattivo genere, ma di essere stato realmente convinto che soltanto una giovane donna potesse trovarsi a bordo di un aereo dipinto con colori così perversi.

» MORITZ «

L'essere più bello che il creato abbia mai prodotto è il mio alano di Ulma, Moritz, il mio « piccolo cagnolino ». L'ho comperato a Ostenda per cinque marchi da un bravo belga. La madre era una bellissima bestia, uno dei suoi padri anche, per cui era assolutamente di « razza pura ». Ne sono convinto. Dopo aver avuto la scelta, avevo preso il più carino. Zeumer ne aveva preso anche lui uno e l'aveva chiamato Max. Max fece un'improvvisa brutta fine sotto una macchina, Moritz, invece, cresceva benissimo. Dormiva con me a letto e era molto ben educato. Mi ha seguito passo per passo da Ostenda in poi e si è annidato profondamente nel mio cuore. Da un mese all'altro Moritz è cresciuto di statura, per cui la delicata bestiolina si è trasformata un po' alla volta in un animale gigantesco.

Una volta l'ho persino portato in volo con me. È stato il mio primo compagno di volo. In quell'occasione, Moritz si comportò molto assennatamente e contemplò in-

teressato il panorama ai suoi piedi. Soltanto i miei meccanici protestarono dopo il nostro ritorno perché dovettero ripulire l'interno della carlinga. Moritz, invece, dopo il volo stava benissimo.

Ormai ha più di un anno ma è sempre un giocherellone come lo era da cucciolo. Sa giocare molto bene al biliardo. Purtroppo, ciò comporta la distruzione di parecchie biglie e qualche volta anche del panno. Inoltre è appassionatissimo di caccia. I miei meccanici ne sono felici perché Moritz gli procura spesso qualche succulento leprotto. Da me le prende in questi casi perché questa sua passione non mi piace affatto.

A un certo punto, Moritz prese una sciocca abitudine. Gli piaceva accompagnare gli aerei al momento del decollo. La morte naturale di un cane d'aviazione in queste circostanze è quella provocata dall'elica. Così accadde un giorno che si mise a correre accanto a un aereo in fase di decollo che naturalmente lo raggiunse, con il risultato che un'altra buona elica andò a farsi benedire. Moritz urlò terribilmente, ma l'incidente mi esonerò dalla necessità di prendere un provvedimento che avrei dovuto prendere da tempo. Mi ero infatti sempre rifiutato di fargli tagliare le orecchie. Per una di queste la bisogna è stata compiuta ora dall'elica. Non è stato mai molto bello, ma un orecchio a ventola e l'altro mozzo a metà gli stanno molto bene.

Del resto, se non fosse per il codino a virgola, sarebbe proprio un autentico alano di Ulma.

Moritz si è fatto l'idea giusta della guerra mondiale e dei nostri nemici. Quando, nell'estate del 1916, vide per la prima volta degli indigeni russi (il treno si era fermato e Moritz venne portato a sgranchirsi le gambe) fece scappare con terribili latrati i ragazzini russi che erano accorsi a frotte. Non gli piacciono nemmeno i francesi benché lui stesso in fondo sia belga. Una volta, dopo aver avuto assegnato un nuovo alloggio, diedi agli inquilini l'ordine di far pulizia in casa. Quando ritornai alla sera, constatai che non era stato fatto nulla. Indispettito, mando a chia-

mare uno degli inquilini. Non appena il francese si affaccia alla porta, Moritz lo accoglie con scarsa simpatia. A questo punto potei spiegarmi perché quei signori avevano preferito evitare il mio *château*.

FERITO

Il 6 luglio 1917, una splendida giornata, decollai con la squadriglia per un volo di guerra. Dopo aver scorrazzato per un pezzo tra Ypres e Armentières senza riuscire a prendere contatto con il nemico, scorsi a un tratto sul versante opposto una formazione di aerei per cui pensai subito: vogliono venire dalle nostre parti. La formazione si avvicinò al fronte, ci vide, virò e cominciò a andarsene e io pensai di aver fatto scappare con il mio aspetto il nemico. Così fui costretto a usare uno stratagemma e mi allontanai, tenendo peraltro sempre d'occhio la formazione nemica. Dopo un po', infatti, la vidi fare di nuovo rotta sul nostro fronte.

Il vento ci era sfavorevole perché soffiava da levante. Lasciai che gli aerei nemici penetrassero abbastanza profondamente nel nostro territorio e poi tagliai loro la strada del ritorno verso il fronte. Erano di nuovo i miei cari amici, i grandi Vickers. Si tratta di un modello di aereo inglese la cui fusoliera è costituita da una gabbia; l'osservatore è seduto davanti.

Soltanto un po' alla volta riuscimmo a raggiungere i veloci avversari. Probabilmente non li avremmo mai acciuffati se non ci fossimo trovati a una quota elevata che ci consentì di aumentare, picchiando, la velocità. Dopo parecchio tempo mi ritrovai così vicino in coda all'ultimo apparecchio della formazione da essere già in grado di studiare le modalità dell'attacco. Sotto di me volava Wolff. Dal crepitio della mitragliatrice tedesca dedussi che si era già ingaggiato nello scontro. Improvvisamente il mio avversario fece una virata e accettò di battersi con me. La distanza, comunque, era ancora così grande che non si

poteva parlare di un vero e proprio duello aereo. Non avevo nemmeno ancora tolto la sicura, tanto era il tempo che mi ci sarebbe voluto per iniziare lo scontro con l'avversario. Improvvisamente mi accorsi che l'osservatore, probabilmente troppo emozionato, aveva già aperto il fuoco. Lo lasciai sparare tranquillamente perché il migliore tiratore, per quanto abile, non può combinare nulla a una distanza di oltre trecento metri. In quel caso, uno semplicemente non riesce a colpire il bersaglio! A un certo punto l'inglese mi stava puntando addosso e io speravo già di piazzarmi in coda a lui dopo la prossima virata in maniera da poterlo innaffiare. Improvvisamente sento un colpo alla testa! Mi aveva beccato! Per un attimo rimasi completamente paralizzato. Le mani pendevano inerti e le gambe ciondolavano. Ma il peggio era che il colpo in testa mi aveva compromesso la capacità visiva e ero completamente cieco. L'apparecchio stava precipitando. Per un attimo riflettei: allora è questo che si prova quando si cade e la morte è vicina. Mi aspettavo che le ali si spezzassero da un momento all'altro, incapaci di reggere allo sforzo della picchiata.

Ero solo nel trabiccolo. Non avevo perso i sensi nemmeno per un attimo. Inoltre riacquistai ben presto l'uso delle braccia e delle gambe per cui potei afferrare la cloche e posare i piedi sulla pedaliera. Come un automa tolsi il gas e l'accensione. Ma a che serviva? A occhi chiusi non si può volare! Avevo gli occhi spalancati (mi ero liberato degli occhialoni) ma non riuscivo a vedere nemmeno il sole. Ero completamente cieco. I secondi diventarono un'eternità. Compresi che stavo ancora cadendo. L'apparecchio si riprendeva ogni tanto, ma poi ricominciava a precipitare. All'inizio mi trovavo a qualcosa come quattromila metri di quota e dovevo averne superato due-tremila in caduta. Chiamando a raccolta tutte le energie, continuai a ripetermi: « Devo vedere! »

Non so se in quel frangente fu l'energia quella che mi aiutò. Fatto sta che a un tratto potei scorgere delle macchie nere e bianche. Un po' alla volta stavo riacqui-

stando la capacità di vedere. Cercai il sole e potei fissarlo senza provare il minimo fastidio, senza avere la sensazione di essere abbagliato. Mi pareva di guardare attraverso spessi occhiali neri. Tuttavia mi bastava.

La prima occhiata fu quella rivolta all'altimetro che segnava ancora ottocento metri. Non avevo la minima idea dove mi trovassi. Rimisi l'apparecchio in assetto di volo normale e continuai a planare. Ai miei piedi il terreno era pieno di buche di granate. Poi riconobbi una grande foresta che mi consentì di orientarmi. Con molta gioia constatai che mi trovavo parecchio all'interno delle nostre linee. Se l'inglese mi avesse inseguito, avrebbe potuto abbattermi senza alcuna difficoltà. Grazie a Dio, comunque, ero scortato dai miei camerati che all'inizio non riuscivano a spiegarsi la caduta del mio aereo.

In un primo momento decisi di atterrare subito perché non sapevo fino a quando avrei potuto resistere senza perdere i sensi. Scesi perciò a cinquanta metri di quota, ma a causa dei molti crateri non trovai nemmeno un pezzetto di terreno indenne per atterrare. Perciò diedi di nuovo gas e puntai verso est, a bassissima quota, nella speranza di non svenire. Da principio tutto andò bene. Dopo alcuni secondi, tuttavia, mi accorsi che stavo perdendo le forze e che cominciavo a vedere nero davanti agli occhi. Non c'era più tempo da perdere. Atterrai e riuscii persino a prendere terra in assetto di volo normale, trascinandomi dietro alcuni pali con del filo telefonico attaccato, ma in quel momento non me ne fregava niente. Ebbi persino la forza di alzarmi in piedi e mi accinsi a uscire dalla carlinga. Caddi di schianto a terra e non ebbi più la forza di alzarmi, perciò mi sdraiai.

Subito arrivò gente che aveva assistito a tutta la scena e che, vedendo l'apparecchio rosso, si era resa conto che ero io. I soldati mi fasciarono la testa con i loro pacchetti di medicazione. Ricordo soltanto confusamente quel che accadde poi. I sensi, a dir il vero, non li persi mai, ma ero come frastornato, intontito. So soltanto che mi ero sdraiato proprio su una pianta di cardo e che non avevo più

la forza di voltarmi sul fianco per sfuggire alle spine, un contatto che a lungo andare fu abbastanza penoso.

Per fortuna avevo atterrato accanto a una strada. Non ci volle molto perché arrivasse un'autoambulanza dove venni subito caricato. L'ambulanza mi portò dopo varie ore in un ospedale da campo a Courtrai. I medici mi aspettavano già e cominciarono subito il loro lavoro.

Avevo un bel buco in testa, una ferita lunga una decina di centimetri che poté essere ricoperta quasi tutta con la pelle, in un secondo tempo. Tuttavia vi era un punto della grandezza di un tallero dove si vedeva l'osso del cranio. La testa dura dei Richthofen aveva dato buona prova di sé. Non vi era alcuna frattura nel cranio. Con un po' di fantasia si poteva scorgere nella radiografia una specie di botta. Più fastidioso fu il ronzio nella testa che mi tormentò per parecchi giorni. Al mio paese si diffuse la voce che ero ricoverato in ospedale con gravi ferite alla testa e al ventre, ma che per il resto stavo bene.

Sono proprio curioso di vedere chi di noi due, mio fratello o io, salirà per primo di nuovo sull'aereo. Mio fratello teme che sarò io; io, invece, temo che sarà lui.

Stormo da caccia, 28 agosto 1917

Sono molto contento perché Lothar si sta rimettendo. Tuttavia non potrà raggiungere per nessun motivo il fronte finché non avrà completamente ricuperato le forze. Altrimenti lui se ne torna qui, fa qualche fesseria e viene abbattuto. Lo posso constatare da me stesso. Ho compiuto appena due voli di guerra, entrambi peraltro coronati da successo, ma dopo ogni volo ero completamente esausto. Durante il primo volo a momenti vomitavo. La ferita si rimargina con terribile lentezza; ha ancora le dimensioni di una moneta da cinque marchi. Ieri mi hanno tolto un altro ossicino; credo che sia l'ultimo.

Qualche tempo fa è venuto l'Imperatore per una rivista. In quell'occasione si è intrattenuto abbastanza a lungo con me. Verrò in licenza quanto prima e pregusto già la gioia di trovarvi tutti riuniti.

UN'INCURSIONE INGLESE SULLA NOSTRA BASE

Le notti di plenilunio sono le più adatte ai voli notturni. Durante le notti di luna piena del mese di aprile i nostri cari inglesi si sono dati particolarmente da fare. Il fatto andava naturalmente messo in relazione con la battaglia di Arras. Probabilmente devono avere scoperto che ci siamo sistemati proprio comodamente a Douai nella nostra bella e grande base. Una bella sera, siamo tutti alla mensa, squilla il telefono e una voce comunica: « Arrivano gli inglesi ». Subito scoppia naturalmente una gran gazzarra. Eravamo ben provvisti di rifugi. Ci aveva pensato Simon, che è molto in gamba. Simon si occupa delle costruzioni. Così tutti si precipitano nei ricoveri. Sentiamo realmente, da principio appena appena, ma non ci possono essere dubbi, il rumore di un motore d'aeroplano. I pezzi contraerei e i riflettori sembrano essere stati avvertiti anche loro perché ci accorgiamo che si stanno svegliando un po' alla volta. Ma il primo aereo nemico era ancora troppo lontano per poter essere attaccato. In quanto a noi, ci divertivamo un mondo. Noi temevano sempre che gli inglesi avrebbero finito col non trovarci. Di notte, infatti, non doveva essere facile, tanto più che non ci trovavamo né ai lati di una grande rotabile né lungo un corso d'acqua o una linea ferroviaria, tutte cose che di notte costituiscono i migliori punti di riferimento.

L'inglese volava, a quanto sembrava, molto alto. Da prima fece un giro intorno al campo. Noi pensavamo già che avesse scelto un altro bersaglio. Improvvisamente spegne il motore e comincia a scendere. « Adesso la faccenda si fa seria », osservò Wolff. Noi ci eravamo procurati due moschetti e cominciammo a sparare sull'inglese, anche se non lo vedevamo. Il solo scoppio era sufficiente per calmarci i nervi. Eccolo che viene afferrato dal riflettore. Un coro di voci si alza dal campo. È un trabiccolo vecchissimo. Riconosciamo perfettamente il modello. In questo momento dista ancora un chilometro e punta direttamente sul nostro campo, scendendo continuamente. Ora non dista più di cento metri. Riaccende il motore e punta proprio su di noi. Wolff fa in tempo a osservare: « Quello, grazie a Dio, ha scelto l'altro versante del campo ». Ma non ci vuol molto perché arrivi la prima bombetta, seguita da altre. Quel tipo ci fece vedere uno splendido fuoco d'artificio. Ai paurosi poteva anche far impressione. Sono dell'opinione che il lancio di bombe durante la notte produca soltanto effetti morali. La cosa è molto penosa per chi se la fa addosso, ma non per gli altri.

Noi trovammo la faccenda molto divertente e esprimemmo l'opinione che gli inglesi potevano tornare quando volevano. Dunque, il nostro bravo avversario con la fusoliera a forma di gabbia lanciò le sue bombe da una altezza di cinquanta metri. Era una bella impertinenza perché a cinquanta metri sono perfettamente capace di colpire al cuore il verro anche nelle notti di luna piena. Perché non dovevo essere capace di colpire anche un inglese? In fondo sarebbe stato un bel cambiamento abbatterne uno sparando da terra.

Nel cielo avevamo fatto già a parecchi l'onore di tirarli giù, ma stando a terra non mi ci ero mai provato. Non appena l'inglese se ne fu andato, tornammo alla mensa per discutere sull'accoglienza che avremmo riservato a quella gente durante la notte successiva. Il giorno dopo, gli attendenti e personaggi consimili furono molto occupati. Non facevano altro che piantare pali nelle vicinanze della mensa e delle baracche dove alloggiavano gli ufficiali, pali che durante la notte dovevano servire da supporti per le mitragliatrici. Poi provammo le mitragliatrici inglesi tolte dagli aerei abbattuti, vi applicammo un mirino notturno e restammo in trepida attesa di ciò che sarebbe accaduto. Non voglio rivelare il numero delle mitragliatrici, che comunque poteva considerarsi sufficiente. Ognuno dei miei ufficiali era armato con uno di quegli aggeggi.

Siamo di nuovo seduti alla mensa. Il discorso verte na-

turalmente sui voli notturni. Improvvisamente arriva di corsa un attendente che grida: « Arrivano, arrivano! » per scomparire subito dopo, non completamente vestito, nel più vicino rifugio. Tutti ci precipitiamo alle mitragliatrici. Alcuni uomini di truppa, abili tiratori, sono anch'essi armati con mitragliatrici. Tutti gli altri impugnano il moschetto. La squadriglia, armata fino ai denti, è pronta a ricevere i visitatori.

Il primo arrivò, proprio come la sera prima, a notevole altezza per scendere poi a cinquanta metri e puntare subito con nostra grande gioia sul versante dove si trovavano le nostre baracche. Il cono di luce del riflettore lo investe in pieno. Ora non dista più di trecento metri da noi. Uno comincia a sparare seguito all'istante dagli altri. Un assalto non poteva essere respinto meglio di questo attacco di un solitario tizio impertinente a soli cinquanta metri di quota. L'inglese viene accolto da un fuoco furioso. Naturalmente, non poteva sentire il crepitio delle mitragliatrici perché il motore non glielo permetteva. Ma vedeva certamente le vampate, e quindi trovo che il tipo è molto coraggioso perché non vira ma preferisce eseguire l'ordine ricevuto fino in fondo. L'inglese ci passò proprio sopra la testa. Nel momento in cui passava siamo saltati naturalmente tutti nel ricovero perché farsi ammazzare da una stupida bomba sarebbe davvero una morte idiota per un pilota da caccia. Non appena l'inglese si è allontanato ci precipitiamo di nuovo alle mitragliatrici e gli spariamo dietro. Schäfer afferma naturalmente: « L'ho colpito ». Schäfer spara abbastanza bene, ma questa volta non sono propenso a dargli credito, visto che gli altri avevano le stesse sue possibilità.

Comunque, eravamo riusciti a costringere l'avversario a lanciare le bombe a casaccio nei dintorni. Una sola scoppiò a pochi metri dal « petit rouge », ma non gli fece male. Il divertimento si ripeté varie volte durante la notte. Ero già a letto e dormivo sodo quando mi parve di udire nel sonno la contraerea, mi svegliai e constatai che il sogno era realtà. L'inglese volò questa volta così

basso sopra la mia baracca che per la paura tirai la coperta coprendomi la testa. Nell'attimo successivo vi fu uno scoppio pazzesco, vicinissimo alla mia finestra, e le lastre caddero vittime della bomba. Mi precipito fuori in camicia per spararglі ancora dietro. Gli altri stavano già sparando vigorosamente. Io, purtroppo, vittima del sonno, ero arrivato in ritardo.

La mattina seguente fummo molto meravigliati e soddisfatti quando constatammo di aver abbattuto addirittura tre aerei inglesi sparando da terra. Avevamo colpito più che altro i motori, costringendoli in tal modo a atterrare dalla nostra parte. Schäfer, tutto sommato, forse non aveva sbagliato. Comunque, eravamo molto contenti del nostro successo. Gli inglesi un po' meno, perché da allora in poi non attaccarono più il nostro campo.

L'ATTERRAGGIO DI FORTUNA DI SCHÄFER TRA LE LINEE

Verso sera ci alziamo in volo, rincasiamo molto tardi e constatiamo di aver perduto Schäfer per strada. Tutti sperano, naturalmente, che riesca a ritornare al campo prima che faccia buio. Suonano le nove, poi le dieci, ma Schäfer non si vede. Di benzina non ne può avere più perciò deve aver fatto un atterraggio di fortuna in qualche parte. Nessuno, infatti, vuol prendere in considerazione l'idea che un camerata possa essere stato abbattuto. Nessuno osa pronunciare una supposizione simile, ma tutti la temono in segreto. Il telefono si mette in comunicazione per scoprire dove è atterrato. Nessuno sa dirci qualcosa. Non c'è divisione o brigata che ammetta di averlo visto. È una situazione strana. Finalmente andiamo a dormire. Eravamo tutti fermamente convinti che sarebbe ritornato. Alle due di notte vengo svegliato all'improvviso. Il telefonista mi comunica con la faccia raggiante: « Schäfer si trova nel villaggio Y. e prega che lo si vada a prendere ».

La mattina seguente mentre stiamo facendo colazione, si apre la porta e sulla soglia compare il mio bravo pilota coperto di fango come se avesse combattuto per quattordici giorni di fila nella battaglia di Arras. Grande giubilo! Schäfer è di ottimo umore e deve raccontare la sua avventura. Ha una fame da lupo. Dopo aver mangiato comincia a raccontare:

« Mi sto allontanando dal fronte per tornare a casa quando scorgo sull'altro versante, a pochissima altezza, quello che mi sembra un ricognitore della fanteria. Lo attacco, lo abbatto e mi trovo in procinto di ritornare al campo quando gli inglesi nelle trincee se la prendono con me e mi rovesciano addosso una valanga di fuoco. Devo naturalmente la salvezza alla velocità dell'apparecchio, perché quelli là sotto non sapevano, s'intende, che dovevano mirare davanti all'aereo, non prendere di mira l'apparecchio stesso. Mi trovavo ancora a forse duecento metri di quota, tuttavia devo confessare che in quel momento, per motivi comprensibili, non mi sarebbe passato nemmeno un ago. Improvvisamente sento un colpo e il motore si ferma. Non mi resta che atterrare. Ce la farò a varcare le linee nemiche o no? Questo era il grande problema. Gli inglesi se ne sono accorti e cominciano a sparare come matti. Adesso sento ogni colpo perché il motore non gira più e l'elica è ferma. Una situazione antipatica. Scendo, atterro, ma l'apparecchio non è ancora fermo quando vengo investito da una valanga di raffiche di mitragliatrice sparate da dietro una siepe del villaggio di Monchy presso Arras. Sciami di pallottole bucherellano l'apparecchio. Balzare dalla carlinga e gettarmi nel più vicino cratere è stato tutt'uno. Una volta nella buca, la mia prima preoccupazione è stata quella di orientarmi. Così scopro dopo un po' che sono riuscito, sì, a varcare la linea nemica, ma che mi trovo ancora maledettamente vicino. Grazie a Dio, comincia a essere tardi. Questa è la mia salvezza.

« Dopo non molto arrivano le prime granate. Naturalmente sono granate a gas e io, naturalmente, non avevo la maschera. Allora cominciai a piangere disperatamente.

Inoltre, gli inglesi aggiustarono il tiro delle mitragliatrici prima che facesse buio sul mio punto di atterraggio. Una era puntata palesemente sull'aereo, l'altra sul cratere dove mi trovavo. Le pallottole continuavano a investire l'orlo della buca. Tanto per calmare i nervi, mi accendo una sigaretta, mi tolgo la pesante pelliccia e mi preparo al fatidico balzo. I minuti sembrano ore.

« Un po' alla volta, ma molto lentamente, comincia a far buio. Intorno a me sentivo il verso delle pernici. Da vecchio cacciatore capii che le bestiole erano perfettamente tranquille perciò non vi era pericolo che qualcuno mi sorprendesse nel mio nascondiglio. Il buio si faceva intanto sempre più fitto. Improvvisamente, una coppietta di pernici nelle mie immediate vicinanze si alza in volo, seguita subito da un'altra. Capii che ero in pericolo. Probabilmente una pattuglia veniva a darmi la buonasera. Era venuta l'ora di squagliarmela alla svelta. Da principio strisciai con molta cautela sul ventre spostandomi da un cratere all'altro. Dopo circa un'ora e mezzo di strenuo arrancare, sento vicino degli uomini. Saranno inglesi o tedeschi? Quelli si avvicinano e, quasi quasi, avrei abbracciato i moschettieri quando li riconobbi. Era una pattuglia di esploratori che si aggirava nel terreno neutrale tra le due linee. Uno degli uomini mi accompagnò dal suo comandante di compagnia e qui appresi che avevo atterrato a circa cinquanta passi davanti alla linea nemica e che la nostra fanteria mi aveva considerato già perso. Prima di tutto cenai per benino, per iniziare poi la marcia di ritorno.

« Là, a tergo, i colpi arrivavano molto più fitti che non in linea. Ogni sentiero, ogni camminamento, ogni cespuglio, ogni tratto di strada incassato era battuto dal fuoco nemico. Gli inglesi dovevano attaccare la mattina seguente e avevano cominciato in serata il tiro di preparazione. Mi ero scelto per la mia impresa un giorno sbagliato. Soltanto verso le due del mattino raggiunsi il primo telefono per mettermi in comunicazione con la squadriglia ».

Noi eravamo tutti felici di riavere il nostro Schäfer.

Poco dopo si mise a letto. Chiunque al suo posto avrebbe rinunciato almeno per ventiquattr'ore alla gioia della caccia nel cielo. Il mio Schäfer, invece, attaccò ancora nel pomeriggio della stessa giornata nel cielo di Monchy un aereo da ricognizione che volava bassissimo.

LO STORMO ANTI-RICHTHOFEN

Gli inglesi, sempre in vena di scherzare, avevano concepito un'idea balorda, quella di catturarmi o abbattermi. A questo scopo avevano formato uno stormo speciale che volava nello spazio aereo dove noi ci aggiravamo abitualmente. Ce ne accorgemmo perché cominciarono a essere particolarmente aggressivi quando incontravano i nostri aerei dipinti di rosso.

A questo punto devo osservare che avevamo verniciato di rosso tutti gli aerei della squadriglia, visto che gli inglesi avevano finito col capire che lo sgargiante trabiccolo rosso era il mio. Così eravamo tutti rossi, e gli inglesi spalancarono tanto d'occhi quando invece di una sola videro comparire un'intera dozzina di barchette così conciate. Ciò non li trattenne naturalmente dai tentativi di attaccarci. Del resto, preferisco che i clienti vengano da me anziché doverli andare a cercare.

Ci alzammo in volo dirigendoci verso il fronte nella speranza di trovare i nostri avversari. Dopo circa venti minuti arrivarono i primi che passarono realmente all'attacco. Una cosa simile non ci era capitata da un pezzo. Gli inglesi avevano posto un certo freno al loro celebre slancio aggressivo che gli era venuto a costare un po' troppo caro. Si trattava di tre Spad monoposto che a causa dei loro eccellenti motori si ritenevano superiori a noi.

La nostra pattuglia era composta da Wolff, da mio fratello e da me. Tre contro tre, la proporzione era perfetta. Sin dall'inizio, l'attacco si trasformò in un'azione difensiva. Dopo non molto avemmo il sopravvento. Scelto l'avversario, feci ancora in tempo a vedere che anche mio

fratello e Wolff stavano già prendendo di mira ognuno la propria controparte. Così ebbe inizio il solito balletto. Gli aerei giravano gli uni intorno agli altri. Il vento, che soffiava in nostro favore, ci venne in aiuto spingendo le formazioni in lotta lontano dal fronte, nella direzione della Germania.

Quello scelto da me fu il primo a precipitare. Probabilmente gli avevo colpito il motore. Fatto sta, comunque, che decise di atterrare da noi. Non ho più l'abitudine di dar quartiere all'avversario, perciò lo attaccai una seconda volta e la mia raffica spaccò in due l'aereo. Le due ali caddero ondeggiando come altrettanti fogli di carta, ognuna per conto suo, mentre la fusoliera precipitava come un sasso infiammato a terra dove finì in una palude. Non fu più possibile estrarre il pilota. Non ho mai saputo chi fosse l'uomo con il quale mi ero battuto. Era scomparso. I piani di coda in fiamme indicavano il punto dove si era scavato da solo la tomba.

Contemporaneamente Wolff e mio fratello avevano attaccato i loro avversari costringendoli a atterrare non lontano da me.

Molto contenti, ritornammo alla base dicendo: « Speriamo che questo stormo anti-Richthofen si faccia vivo spesso! »

UNA VISITA DEL »VECCHIO«

« Il vecchio » voleva vedere i suoi due figli e aveva preannunciato il suo arrivo. Mio padre è comandante di presidio in una cittadina nei pressi di Lilla, cioè non molto lontano da noi. Dall'alto mi capita spesso di vederlo. Voleva arrivare al mattino col treno delle nove. Alle nove e mezzo si presenta al nostro campo. Stiamo ritornando in quel momento da un volo di guerra. Mio fratello scende per primo dal trabiccolo e saluta il vecchio signore: « Buon giorno, papà, ho appena abbattuto un inglese ». Subito dopo scendo a mia volta dell'apparecchio:

« Buon giorno, papà, ho appena abbattuto un inglese ». Il vecchio era felice, si vedeva che si divertiva. Non è uno di quei padri sempre preoccupati per i figli. Preferirebbe salire lui stesso sull'aereo e abbattere avversari, per lo meno lo credo. Facemmo colazione con lui per poi riprendere i voli.

Nel frattempo vi fu un duello aereo proprio sulla verticale del nostro campo, che mio padre osservò con molto interesse. Noi non eravamo coinvolti perché stavamo a terra, a guardare. Si trattava di una formazione inglese che era riuscita a varcare gli sbarramenti per essere poi attaccata sopra il nostro campo da alcuni ricognitori. Improvvisamente, uno degli aerei si capovolge, si riprende e poi comincia a scendere planando. Con rammarico constatiamo che si tratta stavolta di un tedesco. Gli inglesi se ne vanno. L'aereo tedesco, in apparenza colpito, scende con manovra perfetta e tenta di atterrare sulla nostra pista, peraltro un tantino piccola per il grosso apparecchio. Inoltre, il pilota non conosceva il terreno. Ci precipitiamo tutti all'apparecchio e abbiamo il grande dispiacere di trovare uno degli occupanti, il mitragliere, morto, caduto in combattimento. Questo spettacolo fu una novità per mio padre che si fece molto serio.

La giornata continuava a promettere bene. Il tempo era ottimo, la visibilità perfetta. Si udiva in continuazione il fuoco dei pezzi controaerei, il che significava che il traffico aereo non aveva sosta. Verso mezzogiorno ci alzammo di nuovo in volo. Anche questa volta ebbi fortuna e abbattei il secondo inglese della giornata. Un breve pisolino dopo colazione, e ecco che eravamo di nuovo freschi come rose. Wolff e il suo gruppo si erano scontrati nel frattempo con il nemico e il mio camerata ne aveva abbattuto uno. Un altro era stato tirato giù da Schäfer. Durante il pomeriggio, mio fratello e io accompagnati da Schäfer, Festner e Allmenröder decollammo altre due volte. Il primo volo non ebbe fortuna, il secondo in compenso parecchia. Stavamo volando da poco lungo il fronte quando ci venne incontro una formazione nemica. Purtroppo

quelli volano più alti di noi, e non possiamo fare nulla. Tentiamo di raggiungere la stessa quota, ma non ci riusciamo. In quel momento scorgo due ricognitori dell'artiglieria nemica che si avvicinano al nostro fronte. Un breve cenno con la mano a mio fratello è sufficiente per capirci. Voliamo affiancati aumentando costantemente la velocità. Ci sentiamo perfettamente sicuri e superiori al nemico. Tanto più che possiamo fidarci senza riserve uno dell'altro, il che è la cosa principale. Bisogna sapere con chi si vola. Dunque: mio fratello incoccia per primo l'avversario e attacca quello più vicino mentre io affronto il secondo.

Do un'occhiata rapida alle spalle per vedere se non sono seguito alle volte da un terzo inglese, ma siamo soli e ci guardiamo nel bianco degli occhi. Non mi ci vuole molto per strappare al mio avversario una posizione di vantaggio, una breve raffica e l'aereo nemico si disintegra. Mai mi era parso di aver concluso uno scontro così presto.

Mentre sto ancora guardando per vedere dove vanno a finire i rottami dell'avversario, do anche un'occhiata per vedere che ne è di mio fratello: distante circa cinquecento metri, sta ancora combattendo con l'avversario.

Ebbi tutto il tempo per seguire con attenzione la scena e devo dire che io stesso non avrei saputo cavarmela meglio. Anche mio fratello aveva colto di sorpresa l'avversario e i due stavano volando uno intorno all'altro. Improvvisamente, l'apparecchio nemico s'impenna, indizio sicuro che è stato colpito. Certamente il pilota è stato ferito alla testa o in qualche parte del corpo, l'apparecchio precipita, le ali si staccano. I rottami cadono nelle immediate vicinanze del punto dov'è finita la mia vittima. Mi avvicino a mio fratello e mi congratulo agitando la mano. Siamo soddisfatti e continuiamo a volare. È una bella cosa volare con il proprio fratello.

Nel frattempo erano arrivati anche gli altri e avevano dato un'occhiata allo spettacolo offerto dai due fratelli. Aiutare in quel frangente non è possibile. Uno solo può abbattere l'avversario, e quando si trova alle prese con

quest'ultimo, gli altri non possono che assistere alla scena e coprirgli le spalle, per impedire che un altro avversario gli faccia la festa da tergo.

Proseguiamo il volo raggiungendo una quota più elevata perché lassù, in alto, si sono radunati alcuni soci del circolo anti-Richthofen. Anche questa volta è stato per loro facile riconoscerci. Il sole calante illumina gli apparecchi e mette in risalto la brillante vernice rossa. Noi serriamo la formazione perché sappiamo di aver a che fare con gente che fa il nostro stesso mestiere. Purtroppo volano più alti di noi, perciò dobbiamo aspettare che ci attacchino. Si tratta dei celebri triplani e degli Spad, modelli modernissimi, ma quel che conta non è l'apparecchio bensì colui che lo pilota. Stavolta, hanno un'aria sorniona e mancano di slancio. Continuiamo a sfidarli sia al di qua sia al di là del fronte, ma loro niente. Non ne vogliono sapere. Perché si danno tante arie con il loro stormo che ha il compito di abbattermi se poi il cuore gli finisce nei pantaloni?

Finalmente uno di loro si fa coraggio e punta in picchiata sull'aereo in coda alla nostra formazione. Naturalmente accettiamo subito la sfida benché in posizione sfavorevole perché quelli volano a quota più elevata. Ma quando i clienti non si fanno sotto, bisogna accettarli come sono. Così, tutti facciamo dietro-front. L'inglese se ne accorge e molla subito. Ma il ghiaccio è stato rotto. Un altro inglese ripete il tentativo. Si è scelto me come avversario e io lo saluto subito con una scarica delle mie due mitragliatrici. L'accoglienza non sembra andargli a genio e tenta di sottrarsi alla lotta scendendo in picchiata. È la sua rovina. In tal modo, infatti, finisce a una quota inferiore alla mia. E io non lo faccio più risalire. Tutto ciò che vola a una quota inferiore alla mia, tanto più se si tratta di un solo avversario e per di più sopra il nostro territorio, può considerarsi perduto, specialmente nel caso di un monoposto, ossia un caccia, che non può sparare alle spalle. L'avversario aveva un ottimo apparecchio, per di più molto veloce. Tuttavia non era destino che raggiungesse le proprie linee. Sulla verticale di Lens cominciai a spararigli addosso, per quanto ancora troppo lontano. Era un mio trucco per sgomentarlo. Lui cadde nella trappola e cominciò a virare. Ne approfittai per avvicinarmi un po'. Poi ripetei rapidamente il trucco altre due volte, e in entrambi i casi l'amico ci cascò. In tal modo ero riuscito a avvicinarmi un po' alla volta, sempre sparando. Adesso sono vicinissimo. Miro con cura, aspetto qualche secondo e poi schiaccio le levette di sparo delle due mitragliatrici quando sono a cinquanta metri di distanza. Dapprima un filo di fumo, segno sicuro che ho colpito il serbatoio della benzina, poi una gran fiammata e *milord* scompare nell'abisso.

Era il quarto nella stessa giornata. Mio fratello ne aveva abbattuti due. Sembrava che avessimo invitato a bella posta il nostro vecchio. La gioia era enorme.

Per la serata avevo invitato alcuni ufficiali di altri reparti, tra cui il mio buon Wedel che si trovava per caso in quei paraggi. Pareva proprio che ci fossimo messi d'accordo. In una sola giornata, i due fratelli avevano abbattuto sei inglesi, cioè una mezza squadriglia. Era logico che gli inglesi ci trovassero antipatici.

IN VOLO A CASA

Ne avevo già collezionato cinquanta, ma cinquantadue sarebbe stato più simpatico. Per questo ne abbattei altri due in giornata, contrariamente a quanto mi ero prefisso.

In un primo tempo avevo deciso di arrivare soltanto a quarantuno. Tutti possono immaginare perché mi ero fissato quel traguardo di quarantuno, ma proprio per questo volevo evitarlo a tutti i costi. Non sono un operaio che lavora a cottimo e del resto noi dell'aviazione non ci teniamo veramente ai primati. Facciamo soltanto il nostro dovere. Boelcke ne avrebbe abbattuto cento se non gli fosse capitata quella disgrazia. E tanti bravi camera-

ti caduti avrebbero potuto raggiungere ben altre cifre se la morte improvvisa non glielo avesse impedito. Tuttavia è una bella soddisfazione averne abbattuto mezzo centinaio. E io ero riuscito a farmi riconoscere ufficialmente cinquanta aerei abbattuti prima di andare in licenza.

Speriamo che riesca a festeggiare anche la seconda cinquantina.

Alla sera dello stesso giorno squillò il telefono e il Gran Quartiere Generale, niente di meno, espresse il desiderio di parlare con me. Trovai abbastanza divertente il fatto di essere collegato telefonicamente con i « pezzi grossi ». Tra l'altro ebbi la piacevole notizia che Sua Maestà aveva espresso il desiderio di parlarmi personalmente. L'udienza (l'avevano addirittura già fissata) era per il 2 maggio. Ora, la telefonata arrivò il 30 aprile alle nove di sera. Se fossi andato in treno, non avrei fatto in tempo a aderire al desiderio del mio comandante supremo. Così decisi lì per lì di compiere il viaggio in aereo, il che oltre tutto sarebbe stato più divertente. L'indomani mattina decollai, ma non con il mio « petit rouge » monoposto bensì con un grande e grosso biposto.

Questa volta non mi misi ai comandi, per occupare invece il posto dietro, quello dell'osservatore. Il lavoro grosso toccava stavolta al tenente Krefft, un ufficiale della mia squadriglia che doveva andare in licenza di convalescenza, e perciò le nostre esigenze combaciavano. Anche lui sarebbe tornato così più presto in patria, un anticipo che non gli dispiaceva affatto.

La partenza fu alquanto precipitosa. Non potevo portare con me altro che lo spazzolino da denti, per cui dovetti indossare subito l'uniforme con la quale mi dovevo presentare al Gran Quartiere Generale. E chi sta al fronte di solito non si porta dietro un guardaroba di bellissime uniformi, per lo meno non un povero diavolo di ufficiale inferiore come me.

Mio fratello assunse il comando interinale della squadriglia. Ci salutammo brevemente perché speravo di riprendere quanto prima la mia attività nella cerchia di questi uomini che mi erano cari.

Avremmo sorvolato Liegi e Namur per puntare su Aquisgrana e Colonia. Era una delizia navigare una volta tanto tra le nubi senza pensieri guerreschi per la testa. Il tempo era splendido. Da parecchio non avevamo avuto una giornata simile. Proprio in quel momento c'era probabilmente parecchio da fare al fronte. Ben presto perdiamo di vista lo sbarramento dei nostri palloni frenati per allontanarci sempre più dal rombo delle battaglie intorno a Arras. Sotto di noi abbiamo un panorama pacifico, battelli che arrancano sui fiumi, un direttissimo che scorre veloce sui binari e che noi superiamo senza difficoltà. Il vento soffia nella nostra direzione. La terra sembra piatta come un prato. La bellissima catena dei colli della Mosa non sembra una montagna. Non la si riconosce nemmeno dalle ombre perché il sole picchia quasi in verticale. Sappiamo soltanto che c'è, e con un po' di fantasia possiamo persino cercare rifugio nelle sue fresche forre.

Intanto si è fatto abbastanza tardi. Ormai è mezzogiorno. Una coltre di nubi cela quasi completamente il terreno. Continuiamo a volare orientandoci con il sole e con la bussola, ma la vicinanza della frontiera olandese un po' alla volta comincia a darci fastidio per cui preferiamo prendere contatto con la terraferma. Scendiamo sotto le nubi e ci ritroviamo nel cielo di Namur. Ora puntiamo su Aquisgrana che lasciamo sulla sinistra per arrivare poco dopo mezzogiorno a Colonia. L'umore a bordo è ottimo. Ci aspetta una lunga licenza. Per di più, il tempo è splendido e il volo riuscito. Abbiamo raggiunto per lo meno Colonia e ora ho la certezza di arrivare in tempo al Gran Quartiere Generale anche se dovesse capitarci qualcosa.

Il nostro arrivo era stato annunciato per telegrafo a Colonia, perciò eravamo attesi. Il giorno prima, i giornali avevano parlato della mia cinquantaduesima vittoria aerea, e l'accoglienza fu conforme alla circostanza.

Tre ore di volo avevano comunque finito col provo-

carmi un ronzio nella testa, per cui preferii farmi un pisolino prima di recarmi al Gran Quartiere Generale. Da Colonia costeggiammo, volando per un bel pezzo, il Reno. Conoscevo il percorso che avevo spesso compiuto nel passato con il battello, con la macchina e per ferrovia. Ora lo facevo in aereo. Qual era il più bello? È difficile a dirsi. Certi particolari si vedono naturalmente meglio dal battello. Ma nemmeno il panorama che si ha dall'aereo è da disprezzare. Il fatto è che il Reno ha un fascino particolare, anche dall'alto. Ci tenemmo a una quota non troppo elevata per non perdere completamente la sensazione delle montagne. La cosa più bella del Reno, infatti, sono le gigantesche alture boscose, i castelli e così via. Non potevamo naturalmente vedere le singole case. Peccato che non sia possibile regolare la velocità del volo. In quel frangente avrei certamente inserito la velocità più bassa.

Il panorama variava anche troppo rapidamente mentre un quadro seguiva l'altro. Eppure, volando a una certa altezza non si ha affatto la sensazione di muoversi a grande velocità. In macchina o sul direttissimo, a esempio, la velocità sembra enorme, a bordo di un aereo, invece, sempre ridotta, una volta raggiunta una certa altezza. Uno se ne accorge soltanto se trascura per cinque minuti il panorama per compiere poi un tentativo di orientarsi. La conformazione topografica che si aveva in mente poco prima risulta totalmente modificata. Ciò che si vedeva prima proprio sotto l'aereo, compare improvvisamente in un angolo, così lontano da non riconoscerne più il particolare. Perciò è tanto facile perdere l'orientamento se non si sta sempre attenti. Arrivammo durante il pomeriggio al Gran Quartiere Generale dove venimmo cordialmente accolti da alcuni camerati di mia conoscenza che lavoravano con i « pezzi » grossi. Mi fanno proprio pena, povere spie d'inchiostro. La guerra, infatti, se la godono soltanto a metà. Prima di tutto mi presentai al generale comandante delle Forze aeree. La mattina seguente sarebbe venuto il grande momento in cui sarei stato presentato a Hindenburg e a Ludendorff. Dovetti attendere un bel

po'. Descrivere l'accoglienza nei particolari non posso. Non ne sono capace. Dapprima mi presentai a Hindenburg, poi a Ludendorff.

Si ha quasi una sensazione di paura quando ci si trova nell'ambiente dove viene deciso il destino della terra. Così fui felice di aver assolto il mio compito al Gran Quartier Generale per partecipare a mezzodì alla colazione di Sua Maestà. Quel giorno era il mio compleanno e qualcuno doveva averlo svelato a Sua Maestà che mi fece gli auguri. Anzi, me li fece due volte: prima per i miei successi e poi per i miei venticinque anni. Ebbi anche la sorpresa di un piccolo regalo per il mio compleanno.

Mai mi sarei sognato che in occasione del mio venticinquesimo compleanno sarei stato seduto alla destra di Hindenburg e che il Maresciallo mi avrebbe menzionato in un discorso.

* * *

Il giorno dopo ero invitato a colazione da Sua Maestà l'Imperatrice e a questo scopo mi recai a Homburg. Là feci colazione con Sua Maestà, ricevetti anche dalla sovrana un regalo per il compleanno e infine ebbi la grande gioia di offrire a Sua Maestà l'Imperatrice l'esempio pratico di un decollo. A sera ero invitato un'altra volta dal Maresciallo von Hindenburg.

Il giorno dopo mi recai in volo a Friburgo per partecipare a una caccia al gallo cedrone. Da Friburgo approfittai di un aereo che doveva raggiungere Berlino. A Norimberga facemmo benzina. Improvvisamente si avvicinò un temporale, ma io avevo fretta di arrivare a Berlino dove ero atteso da un mucchio di impegni più o meno interessanti. Così proseguii il volo nonostante il temporale. Le nubi e il tempaccio schifoso mi divertivano. Si mise a piovere a dirotto. Ogni tanto cadeva un po' di grandine. L'elica, dopo, conciata com'era stata dai chicchi di grandine, sembrava una sega. Purtroppo il maltempo mi divertì talmente che dimenticai completamente l'orientamento. Quando decisi finalmente di fare il punto, non

avevo la più pallida idea di dove mi trovassi. Bella roba, quella di perdersi in patria! E naturalmente doveva capitare proprio a me. Chissà che risate, al campo, se lo avessero saputo! In realtà non potevo farci nulla. Non sapevo più dove fossi. Il volo a bassa quota e il forte vento mi avevano dirottato in misura notevole. Ero « uscito » dalla carta topografica e fui costretto a seguire alla meglio, con l'aiuto del sole e della bussola, la rotta per Berlino. Sotto di me vedo passare velocemente città, villaggi, fiumi, foreste, ma non riesco a identificare alcun punto di riferimento. Tento un confronto del panorama con la carta topografica, ma non serve a nulla. La conformazione del terreno è completamente diversa. Sono proprio disorientato. Non riesco a riconoscere l'ambiente. Come scoprii poi, del resto, non avrei mai potuto orientarmi perché volavo a circa cento chilometri « fuori carta ».

Dopo circa due ore di volo, il mio pilota e io decidemmo di compiere un atterraggio di fortuna, una faccenda sempre antipatica, visto che si deve fare a meno delle installazioni aeroportuali. Non si sa mai come sarà il terreno dell'atterraggio. Basta che una delle ruote del carrello finisca in una buca perché la barca vada a pezzi. Dapprima tentammo di leggere il nome di una stazione ferroviaria, ma la scritta era naturalmente così piccola che non riuscivamo a distinguere nemmeno i caratteri. Quindi non resta che atterrare. La faccenda non ci piace per nulla, ma non possiamo fare altro. Scegliamo un prato che dall'alto sembra abbastanza bello e tentiamo la fortuna. Purtroppo, il prato visto più da vicino non è più così bello. Ne ho la conferma guardando il carrello alquanto malconcio. Così la brutta figura è completa. Prima ci siamo persi e poi abbiamo mandato in malora il trabiccolo! Alla fine dovemmo servirci di un mezzo di locomozione quanto mai volgare, il direttissimo, per riprendere il viaggio verso casa nostra. Pian piano, ma in perfetta sicurezza, arrivammo a Berlino. Eravamo atterrati nei pressi di Lipsia. Se non fossimo stati così stupidi di atterrare, saremmo arrivati certamente a Berlino in volo, ma in certi casi si può fare quel che si vuole, ma si sbaglia sempre.

Alcuni giorni più tardi arrivai a Schweidnitz, la mia città. Benché fossero soltanto le sette del mattino, la stazione era già gremita di gente. L'accoglienza fu cordiale. Nel pomeriggio partecipai a varie manifestazioni in mio onore, tra cui a quella della *Jugendwehr*.[1]

Nel complesso ebbi la sensazione precisa che la patria, nonostante tutto, s'interessa molto dei combattenti al fronte.

* * *

6 maggio 1917

Ho letto nel quotidiano *Vossische Zeitung* quanto qui segue:

« Gli inglesi hanno formato uno stormo di piloti volontari il cui compito esclusivo sarà l'annientamento del massimo asso della caccia tedesca, il capitano di cavalleria barone von Richthofen che ha già abbattuto cinquantadue aerei nemici. Il pilota che riuscirà a abbattere o catturare von Richthofen riceverà la *Victoria Cross*, una promozione, un aereo in regalo, cinquemila sterline e un premio speciale dalla fabbrica di aeroplani il cui modello il pilota avrà usato. Un operatore cinematografico accompagnerà in volo lo stormo inglese con il compito di filmare l'intera vicenda. Le riprese saranno poi utilizzate in una pellicola dell'esercito inglese ».

È un grande onore per me, tuttavia devo confessare sinceramente che sono molto perplesso. Immaginiamo che la vicenda si svolga così: è una domenica. Io sono a letto e sto dormicchiando. Il mio attendente si precipita nella stanza e esclama: « Signor capitano, lo stormo inglese anti-Richthofen le fa l'onore di una visita! » Non mi resta altro da fare che balzare dal letto, infilarmi nel trabiccolo e alzarmi in volo. Adesso sono lassù, e comincia

[1] Letteralmente « Difesa giovanile », un'organizzazione paramilitare della gioventù tedesca durante la prima guerra mondiale. (*N.d.T.*)

lo spettacolo... Non voglio esagerare, tuttavia ho la vaga sensazione che i signori inglesi non potranno portare a termine l'impresa proprio come se la immaginano e come l'hanno programmata. Che cosa succederà, a esempio, se mi sceglierò un avversario e lo abbatterò, e se costui, sfortuna delle sfortune, sarà proprio l'operatore cinematografico? Che faranno allora? Un incidente del genere comprometterebbe la produzione della pellicola programmata dall'esercito inglese e metterebbe in grave imbarazzo i signori dall'altra parte del fronte, che mi coprirebbero di rimproveri.

Come deve comportarsi un *gentleman* (*that is the question*) quando un certo numero di altri *gentlemen* si alza in volo per abbatterlo, tanto più se quest'operazione dev'essere ripresa da un operatore cinematografico? Secondo me, la prima cosa che farebbe sarebbe quella di abbattere proprio l'operatore cinematografico.

E se la vicenda dovesse concludersi nel senso esattamente opposto? Che cosa accadrebbe se fossi io a abbattere la formazione inglese? Mi spetterebbero in tal caso la *Victoria Cross*, la promozione, l'aereo in dono, cinquemila sterline e un premio speciale della fabbrica che ha costruito il mio aereo?

Ma voglio essere modesto. Voglio soltanto l'operatore cinematografico che dovrebbe filmare la mia caduta. Quello, sì, vorrei averlo tra le mani!

MIO FRATELLO

Ero da pochi giorni in licenza quando ricevetti il seguente telegramma: « Lothar ferito, non grave ». Nient'altro. M'informo e apprendo che è stato il solito sventato. Volava con Allmenröder incontro al nemico. Improvvisamente scorse a bassissima quota, lontano nell'entroterra nemico, un *Englishman* che stava svolazzando solo soletto di qua e di là. Era uno dei soliti aerei in appoggio alla fanteria inglese che danno particolarmente

fastidio alle nostre truppe. Se non altro fanno molta paura. Resta poi da domandarsi se riescano a ottenere veramente qualcosa con il loro svolazzare a bassa quota. Mio fratello era a duemila metri di quota, l'inglese a mille. Lothar si avvicina di soppiatto, mette l'aereo in picchiata e in pochi secondi raggiunge il nemico. L'inglese preferì sottrarsi al combattimento e sparì a sua volta in picchiata. E mio fratello, dietro. Non gli importava nulla di trovarsi sull'entroterra nemico, non sul nostro. Il pensiero era uno solo: quello deve scendere. Un pensiero, naturalmente, giusto. Qualche volta lo faccio anche io. Ma mio fratello non è contento se non può fare almeno una volta durante ogni volo di guerra questo scherzetto. Lothar può prenderlo di mira solo quando è vicinissimo alla terra, allora lo innaffia di pallottole. L'inglese precipita in verticale. Di lui non rimane molto.

In uno scontro del genere, soprattutto a bassa quota, dopo che uno ha fatto un mucchio di virate, una volta a dritta una volta a sinistra, il comune mortale non ha più la minima idea di dove si trovi. Ora, quel giorno c'era anche foschia, quindi le condizioni atmosferiche erano particolarmente sfavorevoli. Non ci volle molto, a Lothar, per orientarsi al termine dell'azione, ma solo allora si accorse di essere finito molto lontano nell'entroterra nemico. Si trovava addirittura al di là dell'altura di Vimy. Le colline di Vimy sovrastano di circa cento metri il terreno sottostante. Mio fratello era scomparso dietro le colline di Vimy: questo, per lo meno, affermano gli osservatori che da terra hanno seguito la vicenda.

Il ritorno alla base non è fonte di sensazioni piacevoli finché uno non ha raggiunto le proprie linee. Intanto non puoi difenderti dall'avversario che ti spara addosso, anche se ti colpisce raramente. Mio fratello si avvicinava alla linea. A quota molto bassa i colpi si sentono: quando spara la fanteria sembra di sentire tante castagne che scoppiettano sulla brace. Improvvisamente sentì come un urto: era stato colpito. Lothar se ne rese subito conto. Ora, mio fratello è una di quelle persone che non pos-

sono vedere il proprio sangue. Vedere quello degli altri non gli fa alcuna impressione, o, semmai, poca. Ma il proprio sangue lo turba. Lothar sente scorrere qualcosa di caldo lungo la gamba destra e contemporaneamente prova un dolore all'anca. Sotto di lui continuano a sparare. Ciò significa che si trova ancora nella zona del nemico. Poi il fuoco cessa un po' alla volta, il che vuol dire che sotto di lui si trovano i nostri. Ora, però, deve affrettarsi perché le forze lo stanno abbandonando. D'un tratto scorge un bosco e, accanto, un prato. Naturalmente punta sul prato. Fa ancora in tempo a interrompere il contatto, il motore si ferma, e nello stesso istante le forze gli vengono meno, e sviene. Era seduto tutto solo nell'aereo per cui nessuno poteva aiutarlo. A dir la verità, è addirittura un miracolo che abbia atterrato. Nessun aereo, infatti, decolla e atterra da solo. La leggenda vuole che un caso del genere sia capitato con un Taube di vecchio modello a Colonia. Il meccanico aveva preparato l'apparecchio per il decollo, ma questo decolla proprio nell'attimo in cui il pilota sta per salire a bordo, fa una virata e atterra dopo cinque minuti, sempre senza pilota. C'è parecchia gente che afferma di averlo visto con i propri occhi. Io non l'ho visto, tuttavia sono convinto che l'episodio sia vero. Mio fratello, comunque, non volava con un Taube, tuttavia non si fece nulla al momento di toccare terra. Riprese i sensi soltanto all'ospedale da campo e venne portato a Douai.

Per un fratello è una sensazione molto strana vedere l'altro fratello impegnato in uno scontro con un inglese. Così, a esempio, mi è capitato una volta di vedere Lothar che arrancava in coda alla formazione. A un certo punto un inglese lo attacca. Lothar avrebbe potuto facilmente evitare lo scontro. Gli bastava gettarsi in picchiata. Ma niente, lui non fa queste cose! Non prende nemmeno in considerazione una possibilità del genere. L'idea di tagliare la corda gli è sconosciuta. Per fortuna me n'ero accorto e stavo attento. Improvvisamente vedo l'inglese che vola a quota più elevata puntare picchiando su Lothar e sparare. Mio fratello tenta di riguadagnare quota senza

curarsi del fatto di essere sotto tiro. A un tratto l'aereo verniciato di rosso si capovolge e comincia a precipitare in verticale, a vite. Non era una manovra voluta, precipitava. Uno spettacolo tutt'altro che simpatico per il fratello che assiste alla scena. Io, comunque, mi ci ero dovuto abituare perché la caduta in vite era uno dei trucchi di mio fratello. Quando si era accorto di aver l'inglese in posizione dominante, aveva finto di essere colpito. L'inglese dietro, mio fratello si rimette in assetto di volo e nell'attimo successivo si trova già a una quota più elevata dell'altro. L'aereo nemico non fece in tempo a rimettersi a sua volta in assetto, a riprendersi, e mio fratello gli si piazzò in coda e dopo pochi attimi l'aereo inglese sprigionava le prime lingue di fuoco. In questi casi non c'è più nulla da fare. L'aereo in fiamme precipita.

Una volta, a terra, mi è capitato di trovarmi accanto a un serbatoio contenente cento litri di benzina che improvvisamente prese fuoco e esplose. Mi trovavo a dieci passi di distanza, ma dovetti scappare a causa della rovente calura. Ora bisogna immaginarsi che cosa accade quando un serbatoio contenente varie centinaia di litri di benzina scoppia a pochi centimetri di distanza e quando le fiamme ti vengono spinte addosso dalla corrente d'aria prodotta dall'elica. Secondo me, uno perde immediatamente i sensi. In ogni caso, quella è la morte più rapida.

Tuttavia accadono talvolta dei miracoli. Così, a esempio, ho visto una volta un aereo inglese precipitare in fiamme. L'apparecchio bruciava tutto. Mentre stiamo ritornando in volo alla base, apprendiamo che uno dell'equipaggio è balzato fuori dall'aereo a soli cinquanta metri di quota. Era l'osservatore. Cinquanta metri di altezza! Riflettiamo un po' su questa distanza. I campanili delle chiese di solito non sono molto più alti. Provate un po' a saltare nel vuoto dalla cima di un campanile! Immaginarsi come uno si concia quando tocca terra! Di solito è sufficiente saltare dal primo piano per rompersi l'osso del collo. Fatto sta, comunque, che il bravo osservatore si gettò nel vuoto dall'aereo in fiamme che bru-

ciava ormai da circa un minuto, e questo da cinquanta metri di altezza, senza procurarsi altro che una frattura semplice a un femore. Il bello è che dopo tutto questo fu ancora capace di parlare e di commentare l'accaduto, il che dimostra che il suo stato d'animo non ne aveva minimamente sofferto.

Un'altra volta abbattei un inglese. Il pilota era stato colpito alla testa con esito letale, l'aereo precipitò in verticale, senza mai riprendersi, da tremila metri di quota. Molto più tardi atterrai a mia volta planando vicino al punto di caduta e non vidi altro che un mucchio di rottami. Con mia grande meraviglia appresi che l'osservatore si era procurato soltanto una frattura al cranio, e che non era in pericolo di vita. Bisogna avere fortuna, ecco che cosa bisogna avere!

Un giorno, Boelcke abbatté un Newport. Ero presente alla scena. L'aereo cadde come un sasso. Raggiungemmo subito in macchina il punto dov'era finito e trovammo il velivolo semisepolto nell'argilla. Il pilota del caccia, colpito al ventre, era privo di sensi, ma si era soltanto slogato un braccio. Non morì. D'altra parte mi è capitato pure di vedere un mio amico finire durante l'atterraggio con una delle ruote nella tana di un coniglio selvatico. L'apparecchio era praticamente fermo, capotò molto lentamente come se fosse indeciso sulla direzione nella quale doveva capovolgersi, si fermò infine con il carrello all'aria, e quel poveraccio del pilota si ruppe l'osso del collo!

* * *

Mio fratello Lothar è tenente nel 4° Dragoni, ha frequentato la scuola di guerra prima dell'inizio del conflitto, è diventato subito ufficiale e ha cominciato la guerra come me da ufficiale di cavalleria. Non so quanti eroismi abbia in realtà compiuto perché non parla mai di se stesso. Basterà comunque riferire il seguente episodio che mi è stato raccontato. Era l'inverno del 1914, il suo reggimento era schierato lungo il fiume Warta. Sulla sponda opposta c'erano i russi. Nessuno sapeva se i russi si sarebbero mossi o se sarebbero rimasti fermi. Le sponde erano in parte congelate e quindi era difficile passare a guado. I ponti erano naturalmente scomparsi, demoliti dai russi. Mio fratello attraversò il fiume a nuoto, scoprì dove stavano i russi e ritornò, sempre a nuoto. Tutto questo nel rigido inverno russo con parecchi gradi sotto zero. L'uniforme gli si era congelata addosso dopo pochi minuti. Lui afferma di aver provato nonostante ciò abbastanza caldo. In quelle condizioni rimase in sella tutto il giorno finché non arrivò alla sera all'accantonamento. Non prese nemmeno un raffreddore.

Nell'inverno del 1915 si fece trasferire su mio consiglio nell'Aviazione dove diventò osservatore come me e pilota appena un anno più tardi. Il periodo di addestramento trascorso da osservatore fa sempre bene, proprio ai piloti da caccia. Nel marzo del 1917 superò il terzo esame e raggiunse subito la mia squadriglia.

Era quindi un pilota giovanissimo e ingenuo che non pensava a fare *loopings* o scherzi del genere; gli bastava atterrare e decollare decentemente. Dopo quattordici giorni lo presi per la prima volta con me in un volo di guerra pregandolo di restarmi alle costole e di osservare un po' da vicino quel che facevo io. Dopo il terzo volo in comune lo vedo improvvisamente staccarsi da me e precipitarsi a sua volta su un inglese, per abbatterlo. Ebbi la sensazione di scoppiare di gioia quando vidi questo gesto. Era un'altra prova che abbattere un avversario non è poi una grand'arte. Quel che conta è il carattere, o meglio, il coraggio dell'attaccante. Io quindi non sono affatto un Pégoud, né voglio diventarlo, ma soltanto un soldato che fa il proprio dovere.

Dopo quattro settimane, mio fratello aveva già abbattuto venti inglesi. Credo che sia un esempio unico nella storia dell'aviazione, quello di un pilota che a soli quattordici giorni dopo il terzo esame abbatte il primo avversario e quattro settimane più tardi il ventesimo.

Il suo ventiduesimo avversario fu il famoso Captain Ball, di gran lunga il migliore pilota inglese. A liquidare

l'allora altrettanto celebre Major Hawker avevo provveduto io stesso qualche mese prima. Ciò che mi riempiva particolarmente di soddisfazione era il fatto che era toccato proprio a mio fratello di abbattere il secondo campione d'Inghilterra. Captain Ball pilotava un triplano e incontrò mio fratello al fronte impegnandolo in singolar tenzone. Tutti e due tentarono di piazzarsi nella posizione più vantaggiosa. Nessuno dei due si scoprì. Soltanto a tratti s'incontrarono fugacemente, avvicinandosi l'uno all'altro. Nessuno dei due riusciva a piazzarsi in coda all'altro. Improvvisamente, entrambi decisero di approfittare del breve attimo in cui si avvicinavano per sgranare qualche raffica ben mirata. Entrambi si avvicinano seguendo una rotta di collisione. Entrambi sparano. Ognuno ha davanti a sé il motore. Le probabilità di colpire sono minime, la velocità doppia di quella normale. A prima vista sembra estremamente improbabile che uno dei due possa colpire il bersaglio. Mio fratello, che volava a una quota leggermente più bassa, aveva cabrato troppo e si capovolse perdendo l'equilibrio. L'apparecchio rimase per alcuni attimi privo di controllo. Lothar si riprese quasi subito, ma dovette constatare che l'avversario gli aveva colpito entrambi i serbatoi di benzina. Doveva atterrare a tutti i costi! Via il contatto altrimenti il trabiccolo prende fuoco. Il pensiero successivo fu: dov'è il mio avversario? Nell'attimo in cui si capovolgeva aveva visto anche l'avversario puntare il naso in alto e capovolgersi. Non poteva essere quindi troppo lontano; la preoccupazione è una sola: è sopra o sotto? Sopra non c'era più, in compenso vide il triplano sotto di sé che continuava a capovolgersi e cadere sempre più in basso. L'inglese cadde e cadde senza riprendersi fino a toccare terra dove si schiantò. Era il nostro entroterra. Entrambi gli avversari si erano colpiti a vicenda nel breve incontro con le loro mitragliatrici fisse. Mio fratello ebbe i serbatoi di benzina fuori uso e il capitano Ball nello stesso attimo una pallottola in testa. Aveva con sé qualche fotografia e degli articoli ritagliati dai giornali della sua regione che lo

portavano alle stelle. A quanto sembrava, era stato in licenza poco prima. All'epoca di Boelcke, il capitano Ball aveva distrutto trentasei apparecchi tedeschi. Anche lui aveva trovato chi lo superava. O fu solo il caso che costrinse un asso come lui a far la fine normale del combattente?

Captain Ball era indubbiamente il comandante dello stormo anti-Richthofen. Ora, penso, gli inglesi la smetteranno di darmi particolarmente la caccia. Se questo avvenisse, ci dispiacerebbe. Infatti, perderemmo tante belle occasioni di suonargliele.

Se mio fratello non fosse stato ferito il 5 maggio, credo che sarebbe andato anche lui in licenza con cinquantadue abbattuti al suo attivo dopo il mio ritorno in squadriglia.

LOTHAR È UN »TIRATORE« NON UN CACCIATORE

Mio padre distingue tra i cacciatori (cioè appassionati alla caccia) e gli appassionati al tiro (che si divertono soltanto a sparare). Quando mi capita di abbattere un inglese, l'istinto venatorio si spegne per i successivi quindici minuti. Non riesco, quindi, a abbattere due inglesi in rapida successione, uno dopo l'altro. Quando cade il primo, mi sento perfettamente soddisfatto. Solo molto, molto più tardi sono riuscito a vincermi e a diventare un « tiratore ».

Con mio fratello le cose stavano in maniera completamente diversa. Ebbi occasione di osservarlo mentre abbatteva il suo quarto e quinto avversario. Stavamo attaccando una formazione nemica. Io ero in testa. Il mio avversario fu ben presto liquidato. Volto il capo e vedo mio fratello in coda a un inglese che proprio in quel momento sta prendendo fuoco e il cui apparecchio esplode. L'apparecchio nemico è fiancheggiato da un secondo aereo. Mio fratello non fece altro che spostare il tiro

della mitragliatrice dal primo aereo, che del resto non era ancora caduto e si trovava ancora in aria, all'altro per riaprire subito il fuoco, quasi senza interruzione. Anche il secondo aereo cadde dopo breve lotta.

A casa mi domandò con molta fierezza: « Quanti ne hai buttati giù? » Gli risposi con modestia: « Uno ». Lui mi volta le spalle e dice: « Io due », dopo di che lo rimandai in linea a perlustrare il terreno. Doveva sapermi dire come si chiamavano i tizi da lui abbattuti e così via. Nel tardo pomeriggio ritornò per dirmi che ne aveva trovato solo uno.

Ciò significava che non era molto attento nella perlustrazione come capita con i tipi che pensano soltanto a sparare. Solo il giorno dopo venni a sapere dalla fanteria dove si trovava l'altro. Che fosse precipitato lo avevamo visto tutti.

L'URO

Il duca di Pless mi aveva autorizzato in occasione di una visita al Quartier Generale di uccidere nella sua riserva di caccia un bisonte. Un bisonte è quello che il popolo chiama comunemente uro. Gli uri, cioè gli antenati dei nostri buoi, sono estinti. Il bisonte è sulla buona strada per seguirne la sorte. Lo si trova in soli due punti della terra, cioè nel ducato di Pless e nella bandita di caccia dell'ex zar nella foresta di Bialowicz. La foresta di Bialowicz ha sofferto naturalmente in modo terribile per la guerra. Tanti bravi bisonti, che in tempi normali sarebbero stati abbattuti soltanto da teste coronate e dallo zar, sono stati finiti da un moschettiere qualsiasi.

Così ebbi dunque il grazioso permesso di Sua Altezza Serenissima di abbattere un animale così raro. Tra una generazione questi animali non esisteranno più, sterminati come saranno dall'uomo.

Arrivai a Pless nel pomeriggio del 26 maggio e appena sceso dal treno dovetti rimettermi subito in moto per

abbattere il toro ancora in serata. C'inoltrammo con la carrozza sulla celebre strada attraverso l'immensa riserva di caccia del duca, strada già percorsa prima di me da tante teste coronate. Dopo circa un'ora scendemmo dalla carrozza.

Ci aspettava una camminata di mezz'ora per arrivare alla postazione. I battitori avevano già preso posizione e aspettavano il segnale per iniziare la battuta. Mi trovavo su un palco dove più di qualche maestà si era appostata per abbattere il suo bisonte, come mi riferì il capo dei guardacaccia. Aspettammo per parecchio tempo. Improvvisamente scorsi tra gli alberi un gigantesco mostro nero che si avvicinava proprio nella mia direzione. Lo vidi prima del guardacaccia, portai l'arma alla spalla e devo confessare che fui percorso da un brivido di emozione. Era un toro possente. L'animale sostò un attimo a circa duecentocinquanta passi, una distanza che considerai ancora eccessiva per sparare. Probabilmente avrei colpito il mostro, perché praticamente è impossibile mancare un animale di quelle proporzioni, ma la ricerca della bestia ferita sarebbe stata antipatica. Per non parlare della brutta figura per averlo mancato. Perciò preferisco aspettare che si avvicini. Il bestione doveva aver fiutato probabilmente i miei battitori, perché fece improvvisamente uno scarto per puntare poi con un'agilità di cui non lo avrei mai ritenuto capace proprio su di me. Non si trovava nella posizione migliore perché potessi prenderlo di mira. Poi scomparve in un gruppo di pini molto fitti. Lo sentii ancora sbuffare e battere gli zoccoli, ma non riuscivo più a vederlo. Non so se mi avesse fiutato o no. Fatto sta che se n'era andato. Lo rividi ancora una volta a grande distanza, poi scomparve.

Fosse l'aspetto dell'animale al quale non ero abituato o chissà che cosa, fatto sta che nel momento in cui il toro si avvicinava ebbi la stessa sensazione, lo stesso brivido che mi afferrava quando mi capitava di scorgere volando un inglese che dovevo inseguire poi per circa cinque minuti per averlo a tiro. C'era una sola differen-

za: l'inglese si difendeva. Se non mi fossi trovato su un palchetto così elevato, chissà quali altre considerazioni etiche mi sarebbero venute in mente! Non ci vuol molto, e ecco che arriva il secondo, anch'esso un possente bestione. Questa volta l'animale mi facilita il compito. A circa cento passi fa uno scarto e mi mostra tutta la spalla. Il primo colpo va a segno e l'animale fa uno scarto. L'ho colpito proprio bene. Hindenburg mi aveva detto il mese prima: « Porti con sé moltissime cartucce. Io ne ho dovuto consumare una volta mezza dozzina perché quelle bestie non muoiono mai. Il cuore è così protetto dalla massa carnosa che di solito non si riesce a azzeccarlo ». E aveva ragione. Non lo avevo colpito al cuore benché sapessi benissimo il punto preciso dove si trovava. Sparo una seconda volta, poi una terza, il bestione si ferma, allo stremo delle forze. A circa cinquanta passi da me. Cinque minuti più tardi il mostro era morto. La caccia venne interrotta e nell'aria si udì il segnale: « Cervo morto ». Tutt'e tre le pallottole lo avevano colpito vicinissimo al cuore, un ottimo risultato.

Passammo in carrozza accanto alla bellissima palazzina da caccia del duca per inoltrarci ancora un po' nella riserva nella quale tutti gli anni i suoi ospiti vanno a caccia del cervo e di altra selvaggina all'epoca in cui gli animali vanno in calore. A un certo punto ci fermammo per visitare l'interno della casa nel Promnitz. Lo stabile sorge su una penisola da dove si gode uno splendido panorama. In un raggio di cinque chilometri non c'è anima viva. Non si ha affatto la sensazione di essere in una riserva di caccia come uno se l'immagina di solito quando si parla delle bandite del duca di Pless. Quattrocentomila iugeri di foresta protetta da una staccionata sono qualcosa di più di una riserva di caccia. Vi si trovano certi cervi mai visti da occhio umano, che nessun guardacaccia conosce e che occasionalmente vengono abbattuti nell'epoca in cui vanno in calore. Si può girare magari per settimane prima di incontrare un bisonte. In certe stagioni è impossibile vederli. Allora queste bestie

diventano ombrose e si nascondono completamente nelle immense foreste e nel folto della boscaglia che non ha fine. In quell'occasione vedemmo ancora tanti cervi giovani quasi privi di corna e molti bei caprioli.

Dopo circa due ore tornammo a Pless, poco prima dell'oscurità.

L'AVIAZIONE AL SERVIZIO DELLA FANTERIA, DELL'ARTIGLIERIA E DELLA RICOGNIZIONE

Se non fossi diventato pilota da caccia, credo che avrei scelto l'aviazione per la fanteria. È una bella soddisfazione poter soccorrere le truppe che sopportano tutto il peso della lotta. L'aviazione per la fanteria è in grado di assolvere questo compito. Durante la battaglia di Arras ho avuto modo di osservare tanti ragazzi in gamba che con ogni tempo e a ogni ora del giorno sorvolavano a quota bassissima il nemico e tentavano di stabilire il collegamento con le nostre truppe impegnate in accaniti scontri. Io capisco che ci si possa entusiasmare per un compito del genere e sono convinto che più di uno di questi piloti abbia lanciato un urrà quando vedeva retrocedere le masse nemiche dopo un attacco e la nostra fanteria uscire piena di slancio dalle trincee per affrontare nella lotta a corpo a corpo l'avversario in fuga. Spesso ho consumato le cartucce che mi rimanevano dopo un volo in cui avevo affrontato la caccia avversaria per sparare sulle trincee nemiche. Un mitragliamento del genere produce pur sempre un effetto morale, anche se in realtà serve poco.

Ho volato invece per l'artiglieria. Ai miei tempi, dirigere con il telegrafo senza fili il tiro della propria artiglieria era una novità. Ma bisognava avere un talento speciale. A lungo andare non sarei stato adatto a un simile compito. Preferisco la lotta. Chi vuol volare per l'arti-

glieria deve appartenere lui stesso a quell'arma per comprenderne le esigenze.

Ho fatto anche voli di ricognizione e precisamente in Russia durante la guerra di movimento. Ebbi ancora una volta la sensazione di essere un ufficiale di cavalleria, quando decollavo sul mio Pegaso d'acciaio. I giorni trascorsi volando sopra la testa dei russi costituiscono uno dei miei più bei ricordi. Ma di guerra di movimento, a quanto pare, non se ne parlerà più.

In occidente, il pilota da ricognizione vede uno spettacolo completamente diverso da quello che è abituato a vedere l'occhio dell'ufficiale di cavalleria. I villaggi e le città, le ferrovie e le strade sembrano immobili, morti, benché in essi e su di essi scorra un traffico enorme che peraltro viene celato con molta abilità agli occhi dell'osservatore aereo. Soltanto un occhio molto ben addestrato riesce a distinguere dall'alto, a quella velocità, particolari precisi. Ho la vista perfetta, tuttavia dubito che esista qualcuno capace di distinguere un particolare preciso su una strada da una quota di cinquemila metri. Perciò bisogna ricorrere a qualcosa che sostituisca l'occhio, cioè alla macchina fotografica. Si fotografa quindi ciò che si ritiene importante e che dev'essere fotografato. Se si ritorna a casa con le riprese non bene riuscite, tutto il volo è stato inutile.

Ai piloti e osservatori degli aerei da ricognizione capita spesso di essere impegnati loro malgrado in un combattimento, ma quelli hanno da fare qualcosa di più importante che battersi. Spesso una lastra è più importante dell'abbattimento di un aereo nemico e perciò i ricognitori non hanno quasi mai il compito di battersi.

Ai giorni nostri, il compito di eseguire una buona ricognizione in occidente è molto difficile.

I NOSTRI AEREI

Come tutti si renderanno conto, i nostri aerei hanno subìto una certa trasformazione nel corso della guerra. Vi è una certa differenza tra un aereo gigante e un aereo da caccia.

L'aereo da caccia è piccolo, veloce, agile, ma non trasporta alcun carico, soltanto le cartucce e le mitragliatrici.

L'aereo gigante (basta dare un'occhiata all'aereo gigante inglese catturato, atterrato indenne sul nostro territorio) è invece un colosso destinato soltanto a trasportare, grazie alle grandi superfici portanti, il massimo carico possibile. E trasporta davvero carichi che fanno paura: tre-cinquemila chili non sono niente per un apparecchio del genere. I serbatoi di benzina sembrano vagoni cisterna. A bordo di un trabiccolo così enorme, non si ha più la sensazione di volare, ma piuttosto di viaggiare su un veicolo a quattro ruote. Il pilota non si regola più in base alle proprie sensazioni bensì osservando strumenti tecnici.

Gli aerei come questi hanno un enorme numero di cavalli-vapore di potenza. Non conosco la cifra precisa, ma comunque si tratta di varie migliaia. Più sono e meglio è. Non è escluso che venga giorno in cui trasporteremo intere divisioni a bordo di questi apparecchi. Si può andare a passeggio nella fusoliera. In un angolo è piazzato un aggeggio indescrivibile. Gli scienziati vi hanno installato un apparecchio radiotelegrafico che consente di mantenere il collegamento con la terra durante il volo. Nell'angolo opposto pendono dei bellissimi *cervelas*, le celebri bombe degli aviatori che fanno tanta paura a quelli che stanno a terra. Da ogni angolo sporge la canna di una mitragliatrice. Una fortezza volante, ecco che cos'è. Le superfici portanti con i loro montanti sembrano degli androni sorretti da colonne. Tuttavia non riesco a entusiasmarmi per questi barconi. Li trovo orribili, non-sportivi, noiosi, impacciati. Mi piacciono di più gli

apparecchi come « le petit rouge ». A bordo di quello non ha importanza se uno vola capovolto, se fa una cabrata in verticale o altri capricci. Il fatto è che uno vola come un uccello, ma non sbattendo le ali come a esempio l'albatro. Si tratta in realtà di un « motore volante ». Io credo che arriveremo al punto di poterci comperare per due marchi e cinquanta delle tute di volo speciali nelle quali basterà poi infilarsi. A un'estremità vi saranno un motorino e una piccola elica, le braccia verranno infilate nelle ali e le gambe nella coda. Poi basterà fare qualche balzo per decollare e volare come un uccello.

Tu ridi certamente, caro lettore, e rido anch'io, ma non sappiamo se rideranno anche i nostri figli. Cinquant'anni or sono avrebbe fatto ridere chiunque avesse preteso di volare sopra Berlino. Mi par di vedere ancora Zeppelin quando nel 1910 venne per la prima volta a Berlino. Adesso i berlinesi alzano appena gli occhi quando uno di quegli aggeggi fende l'aria. Oltre agli aerei giganti e ai trabiccoli per i piloti da caccia, esistono innumerevoli altri tipi di aerei di ogni grandezza. E ce ne vorrà perché le invenzioni siano finite. Chissà di quale mezzo ci serviremo tra un anno per infilarci nell'etere azzurro?

CONTA SOLTANTO LA LOTTA

Il comandante di uno stormo da caccia dev'essere alloggiato nelle immediate vicinanze della truppa. Non è ammissibile che se ne stia da qualche parte nel retroterra, che comunichi soltanto per telefono con i piloti, che emani i suoi ordini teorici stando seduto al tavolino verde nelle retrovie, ciò non è assolutamente ammissibile. Il comandante dello stormo dev'essere informato sulle capacità dei singoli dipendenti, siano essi comandanti di squadriglia, di pattuglia o anche semplici gregari, tenendoli personalmente sotto osservazione durante

i combattimenti. Quando si tratta di affrontare il nemico in volo, non si può tener conto della scala gerarchica. Un buon pilota da caccia è colui che attacca il nemico quando lo vede, che è sempre pronto e capace di accettare la lotta e che non si preoccupa di finire magari lui stesso a terra con le membra spezzate al termine del combattimento. Vi sono tanti ufficiali con bellissime uniformi in giro, che non per questo si possano chiamare piloti da caccia appena sufficienti.

Il comandante dello stormo da caccia deve saper distinguere l'avena dalla crusca, ma lo può fare soltanto se si trova in continuo contatto con gli uomini ai suoi ordini.

Non solo. Il comandante dello stormo dev'essere lui stesso un pilota da caccia, un ottimo pilota da caccia, cioè, in altre parole: deve vincere. Deve alzarsi in volo con gli altri. Perché? Perché deve vedere come combattono gli ufficiali ai suoi ordini. Questa è la cosa più importante. Deve saper scegliere gli uomini destinati a volare in formazione e individuare quelli che formando coppia sono capaci di integrarsi a vicenda. Gli stormi che hanno successo al fronte sono formati da camerati che si conoscono perfettamente, che sono abituati a combattere insieme, consapevoli che nessuno può piantare in asso il compagno quando la situazione si fa brutta.

Il cameratismo è in realtà la cosa più importante in una squadriglia da caccia. Personalmente non tollero individui scontrosi nel mio stormo, anche se si tratta di piloti abbastanza in gamba quando devono affrontare il nemico.

Il comandante dello stormo non deve far pesare troppo la sua autorità sulle squadriglie. È indispensabile che il comandante di squadriglia abbia la totale libertà d'azione nello spazio aereo assegnatogli. Nei casi importanti, il comandante dello stormo deve assegnare alle squadriglie lo spazio d'operazione principale, ma senza, come capita talvolta, aver la facoltà di prescrivere che un determinato percorso dev'essere, a esempio, « coperto in volo » tre

volte di fila! Ordini simili sono cretini. I piloti da caccia devono aggirarsi a loro piacimento nello spazio aereo a essi assegnato e attaccare e abbattere l'avversario non appena lo vedono. Qualsiasi altra prescrizione sarebbe assurda. Da noi conta una cosa sola: abbattere l'avversario. Lo dice persino il nostro buon vecchio Clausewitz: l'unica cosa che conti in guerra è la distruzione dell'avversario. E se qualcuno afferma che la semplice presenza della caccia in determinati punti del fronte sia sufficiente per impedire all'avversario l'osservazione e ricognizione aerea, quel tale sbaglia. Il dominio del cielo in guerra si può conquistare soltanto con la lotta, cioè abbattendo il nemico. Inoltre, ordini simili esercitano un effetto deleterio sui piloti da caccia con i nervi non troppo saldi e facili a sgomentarsi. Se, infatti, uno va a dire a un pilota da caccia già per natura prudente: « Lei, limitandosi a volare su e giù lungo il fronte, produce in fondo lo stesso effetto del collega che attacca e annienta l'avversario », costui, che già non dà pieno affidamento, diventerà completamente inutilizzabile. Ed è questo che dovrebbe capire il comando dal quale dipendiamo: quel che conta non sono gli ordini scritti in stile perfetto bensì la lotta.

»IL BARONE ROSSO«

Adesso ho scritto un libro. Giornalmente ricevo lettere e cartoline da gente che afferma di averlo gustato molto. Ciò in realtà mi fa molto piacere. Leggo tutta la corrispondenza e, benché non sia in grado di rispondere nemmeno alla metà di coloro che mi scrivono, faccio tuttavia molti sforzi per rispondere al maggior numero possibile di essi.

È divertente osservare gli effetti che il libro produce nei lettori. Ecco che cosa mi scrive, a esempio, un camerata che dev'essere un gran buongustaio al cospetto del Signore e che in guerra non deve aver trovato tutto ciò che si aspettava:

« Egregio signor camerata, la prego, mi comunichi subito dove trova le sue aragoste. Anch'io voglio mangiare aragoste ».

Quando ricevetti questa lettera, dapprima rimasi perplesso, ma poi scoppiai in una formidabile risata. Mi ricordai infatti vagamente che il mio libro menziona in un certo punto le aragoste. Vi sta scritto press'a poco:

« Così festeggiammo l'avvenimento, mangiammo aragoste e bevemmo champagne ».

Questo mio camerata considerava quindi la faccenda delle aragoste come la quintessenza del libro.

Uno scolaro mi ha mandato uno specchio tascabile con l'osservazione di aver rilevato nel libro che un simile articolo manca nel mio caccia rosso.

Moltissime sono le lettere che ho ricevuto dal corpo dei cadetti. I signori cadetti mi scrivono che la pensano esattamente come me a proposito dei professori e che faranno del loro meglio per imparare soltanto lo stretto necessario per essere promossi.

Il mio fratello più piccolo, Bolko, ha scritto una lunga lettera alla famiglia nella quale si lamenta di me. Bolko fa il cadetto a Wahlstatt e protesta dicendo che ho parlato male degli insegnanti del corpo dei cadetti nel mio libro. Adesso tutti gli danno addosso, perciò si troverebbe in una situazione insopportabile. Poi prega la famiglia di provvedere affinché io gli trasmetta per un controllo gli altri manoscritti che eventualmente dovessi ancora « commettere ». Io trovo che il buon Bolko pretende un po' troppo da me; inoltre mi accusa di aver mentito. Nel libro ho raccontato di essere salito una volta sul campanile di Wahlstatt e di avervi appeso il fazzoletto. Bolko afferma ora di aver constatato senza ombra di dubbio che il fazzoletto non c'è più, per cui è dubbio che io abbia detto la verità. Secondo me sarebbe un po' troppo pretendere che un fazzoletto rimanga attaccato al campanile per quindici anni.

Qualcuno mi ha mandato il *London Times*. Il quotidiano reca una recensione del mio libro. Io trovo molto

gentile il fatto di essere recensito dall'avversario mentre la guerra è ancora in corso. La recensione è abbastanza benigna per cui conto su un buon trattamento dei Lord qualora dovessi un giorno cadere prigioniero.

Ma un libro come questo può produrre talvolta anche effetti deleteri nella vita emotiva dei concittadini. Una povera ragazza mi scrive di adorarmi come un dio e di aver letto sette volte il mio libro. Povera bambina!

Poi è accaduta una cosa che nonostante tutto ha destato la mia meraviglia. Chi mi scrive è una giovane signorina di buona famiglia, come dice lei stessa. Questa signorina è educanda in un convento e vuol farsi suora. La giovane ha appeso nella sua cella il mio ritratto acquistato da qualche parte. Poi, un bel giorno, accadde la disgrazia. La badessa mise piede nella cella e vide il ritratto. L'educanda venne aspramente rimproverata con l'osservazione che una futura suora non deve appendere ritratti maschili nella propria cameretta, nemmeno se si tratta di noti piloti. Per cui l'educanda dovette togliere il ritratto. E quella, furba, che cosa mi fa? Fa qualcosa che potrebbe forse farmi anche piacere se tutta la faccenda non fosse troppo balorda. Scrive a un'amica che è già suora e la prega di mandarle il suo ritratto, ma che sia grande. L'amica l'accontenta. Poi, la povera ragazza prende le forbici, ritaglia dalla fotografia il volto dell'amica e appiccica sotto la cuffia da suora le mie fattezze. Quando la cosa si viene a risapere, l'educanda comincia a assomigliarmi. Infatti vola, cioè viene espulsa.

Probabilmente a ragione.

Apprendo tra gli altri il seguente meraviglioso episodio:

Due case editrici inglesi vogliono pubblicare il mio libro in Inghilterra. Entrambe sono finite in tribunale perché la pubblicazione del libro comporterebbe un infrangimento del *copyright*, protetto dall'Inghilterra in tutto il mondo. Il rappresentante del competente organo inglese di controllo mi ha fatto un grande onore dichiarando che il mio libro presenta indubbiamente un notevole interesse sia dal punto di vista generale sia da quello tecnico, e quindi una sua pubblicazione in lingua inglese sarebbe utile. Il libro descrive infatti il metodo del migliore pilota da caccia tedesco che ha abbattuto tra l'altro anche il più celebre pilota inglese, Captain Ball. Il che significa che esso vedrà la luce in Inghilterra non appena le due case editrici si saranno messe d'accordo.

God save the King!

RIFLESSIONI NEL RICOVERO

Nel mio ricovero pende dal soffitto un lampadario che mi sono fatto fare con i pezzi di un motore d'aereo. Proviene da un apparecchio che ho abbattuto. Le lampadine sono montate nei cilindri, e quando di notte rimango sveglio a letto e lascio accesa la luce, quel lampadario produce un effetto quanto mai fantastico e sinistro. Quando sto così a letto, senza dormire, penso a tante cose. Poi le metto per iscritto senza sapere se qualcuno oltre la cerchia dei miei parenti più stretti vedrà mai queste annotazioni. Mi sto trastullando con l'idea di dare un seguito al mio libro, per un preciso motivo. Adesso, la lotta su tutti i fronti è diventata una cosa maledettamente seria. Della « guerra allegra e spensierata », come veniva definita all'inizio la nostra attività, non è rimasto più nulla. Adesso dobbiamo difenderci disperatamente su tutti i fronti per impedire al nemico di invadere il paese. E ho la vaga impressione che questo libro offra alla gente l'immagine di un Richthofen completamente diverso da quello che so di essere ora. Quando mi capita di rileggerne qualche pagina, mi viene incontro un personaggio scanzonato che mi sghignazza in faccia. Ma io ora mi sento tutt'altro che scanzonato. E non perché rifletto su ciò che proverò un giorno quando vedrò la morte in faccia, certamente non per questo, benché la vita che faccio mi ricordi troppo spesso che questo potrebbe accadermi un giorno o l'altro. L'Autorità Su-

prema mi ha mandato a dire di smetterla di fare il pilota, perché prima o poi ci avrei rimesso le penne. Ma io mi sentirei un miserabile se a questo punto, pieno di gloria e di ricompense, mi mettessi a fare il dignitoso pensionato per conservare alla nazione la mia preziosa vita mentre tanti altri poveri diavoli in trincea, che fanno il loro dovere come me, continuano a tener duro.

Ora dopo ogni duello aereo mi sento da cane. Probabilmente è una conseguenza della ferita alla testa. Una volta sceso dall'aereo e messo il piede sulla terraferma mi affretto a rintanarmi tra le mie quattro pareti per non vedere nessuno, non sentire nulla. È questa la vera guerra secondo me, non come se l'immagina la gente in patria, con tanti urrà e urla. Tutto è molto più serio, accanito...

ANNOTAZIONI
DEL FRATELLO BARONE
LOTHAR von RICHTHOFEN

Avevamo appena appreso che gli inglesi avevano messo una taglia sulla testa di mio fratello. Ogni pilota alleato lo conosceva perché allora era il solo a volare con un apparecchio dipinto di rosso. Per questo desideravamo da un pezzo far dipingere di rosso tutti gli apparecchi della nostra squadriglia e implorammo mio fratello di darci il permesso necessario per impedire che il suo aereo spiccasse troppo. Mio fratello aderì alla richiesta perché anche noi, con tanti avversari abbattuti, eravamo degni del colore rosso. Il colore rosso denotava una certa arroganza. Questo lo sapevano tutti. Faceva colpo. Ma le proprie prestazioni dovevano corrispondere al simbolo del colore. Con molta fierezza contemplammo infine i nostri rossi trabiccoli. La barca di mio fratello era dipinta di un colore rosso acceso. Ognuno di noi portava inoltre sulla fusoliera qualche distintivo composto di altri colori. Poiché una volta in volo non è possibile guardarsi in faccia, avevamo scelto questi colori per riconoscerci. Schäfer, a esempio, aveva dipinto di nero gli impennaggi e la parte posteriore della fusoliera. Allmenröder aveva fatto come lui, ma dipinto di bianco, Wolff di verde e io di giallo. Il giallo era del resto il mio colore, visto che appartenevo al reggimento dei dragoni « gialli ». Così, ognuno aveva il suo colore. Una volta in volo poi l'apparecchio, visto da terra e dal nemico, appariva rosso poiché soltanto una parte piccola di esso recava un altro colore. Chi ha partecipato alla battaglia di Arras avrà visto a iosa i rossi apparecchi al lavoro.

Molta gente si domanderà: che cos'è saltato in mente al capitano Richthofen, quando ha deciso di dipingere di rosso il proprio apparecchio? I francesi scrissero in un articolo che si trattava di una manifestazione infantile. Il motivo era in realtà un altro. Quando Manfred, inquadrato nella squadriglia Boelcke, cominciò a registrare i primi successi, si arrabbiava perché i nemici lo scorgevano troppo presto negli scontri aerei, per cui tentò di

mimetizzarsi con vari colori. Così, a esempio, a un certo punto fece verniciare l'apparecchio di ocra, colore della terra. Questo colore non si poteva scorgere dall'alto quando l'aereo era fermo. Manfred dovette accorgersi con rammarico che i colori non servono in questi casi. Il mezzo per rendere invisibile l'aereo non esiste. Allora, per avere almeno la certezza di essere sempre riconosciuto in volo dai camerati da lui dipendenti, scelse il colore rosso acceso. In seguito anche gli inglesi impararono a conoscere l'apparecchio rosso. Vennero così i nomignoli come « le petit rouge » e altri. A un certo punto si sparse la voce che l'apparecchio fosse pilotato da una Giovanna d'Arco oppure da un'altra donna simile a lei. In realtà, tutti, sia amici sia nemici, sapevano chi pilotava il caccia rosso. La sua comparsa provocava incredibili manifestazioni d'entusiasmo tra le nostre truppe al fronte, non così tra quelle nemiche. Spesso feci mentalmente il paragone con il drappo rosso che il torero sventola davanti al toro per incitarlo a attaccare alla cieca. Ma il paragone non regge perché gli inglesi, non appena vedevano l'apparecchio rosso, tagliavano la corda come tante pecore. Durante la battaglia di Arras, era sufficiente che l'aereo rosso si avvicinasse al fronte perché gli aerei inglesi fuggissero per mettersi in salvo nel proprio retroterra.

TAGLIATO FUORI

Con l'andar del tempo, uno finisce per conoscere vari fronti. L'episodio che sto per raccontare avvenne a Cambrai. Un bel giorno, il tempo era splendido, decollai con mio fratello (eravamo soltanto noi due) per raggiungere in volo il fronte.

In direzione nord scorgiamo nuvolette di proiettili esplosi in aria. Quando ci avviciniamo vediamo un inglese isolato svignarsela proprio in quell'istante oltre il fronte. Non si vede altro. Sorvoliamo le linee inglesi senza essere fatti segno al fuoco nemico. Il vento soffia da levante, cioè

da una direzione svantaggiosa per un duello aereo perché il vento trascina durante la lotta l'apparecchio. Il monoposto si trova in una posizione di vantaggio solamente quando attacca. Ciò è dovuto al suo armamento. Se uno viene sospinto dal vento nel retroterra nemico, arriva sempre il momento in cui bisogna invertire la rotta, cioè passare alla difensiva. Per un monoposto che può sparare soltanto in caccia, questo è un brutto momento che è costato già a molti la vita! Improvvisamente, mio fratello e io scorgiamo cinque caccia monoposto inglesi che si gettano su di noi da un'enorme altezza. Quando volavo con gli altri non avevo mai la sensazione di superiorità che mi animava quando volavo con mio fratello. Così è anche questa volta.

I cinque Lord non sembrano molto propensi a attaccarci, ma continuano a volare a alta quota per prenderci di mira come se si trattasse di un'esercitazione di tiro. Improvvisamente, uno dei cinque si fa coraggio e picchia nella mia direzione. Una rapida virata, e eccomi in coda a lui. L'inseguitore si trasforma in inseguito. L'inglese, che dispone di un apparecchio veloce, cerca di salvarsi puntando verso occidente. Vola a zig zag e non offre un buon bersaglio. Non pensa a difendersi. Il pilota ha l'aria di essere ferito. L'apparecchio « puzza », un'espressione nel gergo degli aviatori per indicare la scia di fumo che si sprigiona da un serbatoio di benzina o olio colpito. Proprio nell'attimo in cui sto per dare il colpo di grazia, le mie armi s'inceppano. Molto rattristato mollo l'avversario e inverto la rotta. Nel corso del combattimento mi sono spinto per molti chilometri nell'entroterra del nemico. Improvvisamente mi viene un terribile dubbio: dove sono gli altri quattro inglesi, e dov'è mio fratello? In quell'istante mi si offre un quadro insieme orrendo e bello! I quattro inglesi e mio fratello, impegnati in un selvaggio scontro, si rincorrono a vicenda! Il mio cuore minaccia di fermarsi, tanta è la paura per Manfred. Ho le armi inceppate e non posso più sparare. Non importa: a questo punto devo andare a soccorrerlo! Mio fratello

ha tenuto occupati per un pezzo i quattro inglesi che mi avevano tagliato fuori parecchio prima. Per questo nessuno di loro ha potuto seguirmi! Ora tocca a me aiutarlo. Così piombo nel bel mezzo dei contendenti. I quattro inglesi, che fino a quel momento dovevano vedersela con un solo avversario, interrompono improvvisamente il contatto e se ne tornano a casa benché due volte più forti di noi. Non potevano sapere che avevo le mitragliatrici inceppate. Mio fratello disse in seguito che in quel frangente ci credeva spacciati entrambi.

SCHÄFER MI SALVA LA VITA

In tempo di pace per una cosa del genere danno una medaglia al valor civile. Siccome siamo in guerra, ho invitato Schäfer a cena e a bere un bicchiere di champagne per sdebitarmi.

Il tempo è splendido, il cielo azzurro! Alla segnalazione che il nemico sta svolazzando sul fronte decolliamo in quattro, Schäfer, io, e altri due ufficiali. Arrivati in linea, in un primo momento non vediamo nulla. Ma poi: eccoli, gli inglesi! Sono in cinque, grandi biplani a fusoliera, tutti biposto, ma purtroppo lontani nell'entroterra nemico. Noi incrociamo lungo il fronte, i cinque inglesi molto più indietro. A un certo punto la faccenda comincia a diventare noiosa perché gli inglesi non vogliono a nessun costo avvicinarsi al fronte. Improvvisamente scopro (stiamo volando a circa tremila metri di quota) a circa mille metri sotto di me un inglese isolato. Devo dargli addosso! Sto iniziando la picchiata quando l'inglese si accorge purtroppo del pericolo e sfugge. Riesco ancora a raggiungerlo, ma parecchi chilometri di là dal fronte. Voliamo ormai a soli millecinquecento metri di quota, ma l'inglese si sottrae al pericolo abbassandosi sempre più. Così ci siamo spinti un po' alla volta a cinque chilometri dietro il fronte. In tale frangente uno scontro sarebbe troppo svantaggioso per me. Rompo il contatto perché un unico colpo nel motore mi costringerebbe a atterrare in territorio nemico.

Profondamente addolorato, faccio di nuovo rotta per il fronte quando vedo uno dei cinque inglesi, che già avevamo osservato, staccarsi dalla formazione e gettarsi su di me. Come ho detto, mi ero spinto molto nell'entroterra nemico e mi trovavo sempre ancora a cinque chilometri dal fronte e a circa mille metri di quota, una situazione molto sfavorevole per un monoposto capace di sparare soltanto in caccia. Così continuo a volare nella direzione del fronte. L'inglese apre il fuoco a mille metri di distanza. Osservo mentalmente: pessime condizioni di tiro! A quella distanza non può colpire assolutamente nulla, per cui continuo a seguire tranquillamente la mia rotta. Intanto sentivo alle spalle, a grande distanza, il crepitio della mitragliatrice. Comincio a nutrire qualche speranza dicendomi: attento a quel che fai, quando ti sarai avvicinato avrai finito le munizioni e magari le armi inceppate! D'un tratto sento che si spezza qualcosa nel mio apparecchio. Uno dei tiranti principali è stato rotto da una pallottola. Adesso non posso più fare virate molto strette, altrimenti si staccano le ali. Per essere precisi, in quel momento avrei già dovuto precipitare anche senza l'inglese alle costole. E pensare che mi trovavo ancora a tre chilometri dal fronte. Ma un pilota non deve mai disperare. Inoltre, non ci si rende quasi mai veramente conto del pericolo. Decido: battiamoci pure!

Nel frattempo l'inglese si è avvicinato molto. Il crepitio della mitragliatrice è violento e le pallottole traccianti, quindi incendiarie, volano intorno a me che è una bellezza. Mi trovo proprio al centro delle raffiche. Maledizione! Non posso ancora sparare perché l'avversario mi sovrasta. Nonostante il pericolo di perdere entrambe le ali, faccio una stretta virata per piazzarmi a mia volta in coda a lui. Ho la netta sensazione che l'apparecchio non riesca più a reggere a questo sforzo come fosse già ridotto a un rottame. Mi vedo mentalmente già in fiamme. Quasi immobile come sono, offro un magnifico bersaglio al

nemico. Ma che cosa vedo a un tratto? L'aereo inglese avvolto dalle fiamme e in coda a esso un apparecchio tedesco! È Schäfer! Lo riconosco dai colori dipinti sulla fusoliera! Grazie a Dio! Sono pronto a scommettere che l'inglese mi avrebbe abbattuto nei successivi trenta secondi, o che avrei perduto le ali.

Ritornato a casa, mi limitai a stringere la mano a Schäfer e lo invitai a cena per bere poi un bicchiere di champagne. E meno male che potei fare almeno questo. A quell'epoca i piloti della squadriglia ricevevano una fotografia con dedica di mio fratello quando abbattevano il decimo avversario. Io me l'ero guadagnata e l'avevo ricevuta tre giorni prima. Nel pomeriggio abbattei, tanto per dimostrare che la mia sfortuna era dovuta soltanto a un'avaria meccanica, l'undicesimo inglese presso Vimy.

UN BLUFF

È una meravigliosa, calda mattinata d'aprile! Siamo fermi accanto ai nostri apparecchi e aspettiamo le segnalazioni. Improvvisamente gracida il telefono da campo. Intenso traffico aereo a sud di Arras! Un cenno al sottufficiale che regola i decolli, squilla il campanello d'allarme e improvvisamente il campo è invaso da un'attività intensa! Da ogni angolo della base i meccanici arrivano correndo agli apparecchi affiancati per metterli in moto. Anche i piloti arrivano correndo. Chi comanda la spedizione? Mio fratello! Via! E eccoci a sud di Arras, a circa tremila metri di quota! Non troviamo nessuno! Eppure... ecco tre inglesi! Subito dopo constatiamo con grande meraviglia che i tre passano all'attacco da una quota molto elevata e si gettano in picchiata su di noi. Mio fratello punta sul primo, Wolff sul secondo, e il terzo attacca me. Finché l'avversario si trova a una quota più elevata della mia, continua a sparare. Io devo aspettare che arrivi alla mia quota per poter aprire il fuoco. Eccolo, ora è proprio davanti a me. Nell'attimo in cui sto per sparare, l'altro decide di darmela a intendere e comincia a cadere a foglia morta. Rifletto che anch'io son capace di farlo! Distante non più di dieci metri, anch'io scendo a foglia morta. L'altro intanto ha ripreso il suo normale assetto di volo e l'attimo successivo mi vede in coda a lui. Se ne accorge e comincia a fare strette virate di qua e di là. Il vento soffia da ponente, perciò lo scontro, iniziato a cavallo del fronte, si trasferisce necessariamente sopra il nostro territorio. E pertanto seguo l'inglese. Non appena tenta di rimettersi in rotta, sparo qualche raffica per spaventarlo. Un po' alla volta mi stufo, tento di colpirlo mentre sta virando, e sparo.

Nel frattempo siamo arrivati a tergo delle nostre linee più avanzate, a circa cinquecento metri di quota. Costringo l'inglese a fare altre virate. L'aereo che vira in continuazione nel corso di un duello aereo perde continuamente quota finché non gli rimangono che due soluzioni: atterrare oppure tentare il ritorno a casa seguendo la rotta più breve. Il mio avversario sceglie la seconda alternativa, e io penso: povero diavolo, è finita per te! Sono piazzato in coda a lui. Alla distanza giusta, circa cinquanta metri, miro per benino e schiaccio le levette delle due mitragliatrici. Niente! Non esce nemmeno un colpo. Rifletto: si sono inceppate. Armo di nuovo gli otturatori e lascio andare: ancora niente! Che disperazione! E pensare che lo avevo a portata di mano! Do un'altra occhiata alle mitragliatrici. Accidenti, non mi è rimasto nemmeno un colpo. La mano stringe il nastro vuoto. Mille colpi! Mai mi era capitato di consumare tante munizioni.

La mia unica preoccupazione è quella di non lasciarmi scappare l'inglese, costi quel che costi. L'idea di essersi battuto per quindici minuti con un apparecchio rosso e di essere poi scampato, questo sì che sarebbe un trionfo per lui.

Continuo a avvicinarmi sempre di più. La distanza tra l'elica del mio apparecchio e il timone dell'inglese diminuisce a vista d'occhio. Dieci metri, cinque metri, tre, ora ancora due metri! Improvvisamente mi viene una

idea disperata: devo spezzargli il timone con l'elica? In tal caso cadrà, ma cadrò anch'io. Un'altra ipotesi: che cosa accadrà se spengo il motore nell'attimo in cui lo sfioro? In quell'istante l'inglese volta la testa, mi vede vicinissimo, mi lancia un'occhiata esterrefatta, toglie il contatto al motore e atterra in picchiata press'a poco all'altezza della terza linea nostra. Dopo aver atterrato lascia che il motore vada su di giri.

Quando si è costretti a atterrare in territorio nemico, si tenta di distruggere il proprio aereo dandogli fuoco. L'inseguitore, per impedirlo, spara in questi casi su un punto nelle immediate vicinanze dell'apparecchio a terra finché l'equipaggio di questo non scappa. Mi porto a quota bassissima e continuo a girargli intorno per fargli capire che lo sto tenendo d'occhio. L'inglese balza dall'apparecchio, mi fa ancora un cenno con la mano, alza poi le braccia e si lascia catturare dai fanti che arrivano di corsa.

Come ho avuto modo di constatare in un'altra occasione, sarei sicuramente precipitato se avessi sfiorato l'avversario in volo con l'elica. A mia discolpa devo dire che l'altro non poteva sapere che ero rimasto senza munizioni. Una sola cartuccia sarebbe stata sufficiente per colpirlo sicuramente a una distanza così ravvicinata. A lui, invece, sarebbe bastato invertire la rotta per farmi scappare. Aveva sparato non più di cinquanta colpi e io senza cartucce ero completamente indifeso. Il colpo comunque era riuscito, e questa era la cosa più importante. Il giorno dopo mi recai al reparto che aveva ricuperato l'apparecchio, uno Spad, allora un ottimo aereo da caccia monoposto inglese, guardai ben bene l'aereo e cercai eventuali fori di pallottole. Dopo avergli sparato addosso mille colpi, dovevo averlo preso almeno una volta! Poi chiesi se il pilota era ferito, e la risposta fu negativa. Su tutto l'aereo non c'era un solo foro di pallottola! Non si era storto nemmeno l'asse del carrello, una cosa che capita con estrema facilità negli atterraggi di fortuna, specialmente su terreno impervio! A questo punto mi venne da ridere. Tutto stava a indicare che l'inglese aveva atterrato soltanto perché aveva avuto paura!

Nel mio elenco degli aerei abbattuti sta scritto: « Il 29 aprile 1917, di mattina, presso Izel, uno Spad monoposto, pilota un ufficiale inglese ». Non ho parlato con lui perché il nostro campo era lontano dal punto dove aveva atterrato. Perciò, lui non ha mai saputo che ero privo di munizioni e che aveva atterrato soltanto per paura. Arrivato a casa riflettei: questa non posso raccontarla a nessuno, di aver sparato mille colpi e di non averlo preso nemmeno una volta!

Mio fratello e Wolff avevano abbattuto i loro rispettivi avversari. Credo di non aver raccontato a nessuno il mio episodio, tanto mi vergognavo per la pessima prova di tiro offerta. A questo punto è interessante stabilire quanti colpi ci vogliono in media per abbattere un aereo inglese. Quando volai per la prima volta con mio fratello e assistetti allo scontro, non mi ero ancora accorto che mio fratello aveva aperto il fuoco e già l'avversario stava cadendo. In quell'occasione mio fratello non aveva sparato più di venti colpi. Tuttavia non si può considerare quell'episodio come una regola. Di solito attacchiamo gli inglesi da tergo, per poter sparare in caccia, cioè nella direzione di volo. Se l'avversario segue tranquillamente la sua rotta e ha alle spalle un buon tiratore, bastano già i primi colpi per farlo cadere. Se, invece, si mette a far virate in maniera da non poterlo inquadrare nel mirino panoramico, allora non lo si colpisce mai o, se ciò avviene, soltanto per caso.

PRECIPITO IN AVARIA

Oggi è il 13 marzo. Al fronte non esiste differenza tra la domenica e gli altri giorni della settimana. Qualche volta non sappiamo nemmeno di preciso che giorno è. Così mi era completamente sfuggito che il 13 mi porta sfortuna. La nostra squadriglia fece quel giorno un volo

di guerra nella direzione del fronte agli ordini di mio fratello. Varie segnalazioni ci avevano annunciato un intenso traffico aereo. Non appena arrivati al fronte, incontrammo una formazione inglese. Tutti si scelsero il loro avversario, e così anch'io. Attaccai in picchiata il mio avversario. Poi sentii uno schianto che fece vibrare l'apparecchio. Colpito! Ben presto scoprii l'origine dello schianto. Ero decollato su un triplano. Ora, improvvisamente, volavo su un biplano. Che brutta sensazione, perdere un paio d'ali a quattromila metri di quota. Mi sganciai subito dal mio inglese. Costui, doveva essere un fesso, non mi inseguì. Nulla sarebbe stato più facile che abbattermi in quelle condizioni. L'apparecchio non stava precipitando, grazie a Dio. Con le ali rimaste potevo atterrare in volo planato, ma senza mai virare perché i timoni non funzionavano più. Potevo soltanto conferire all'apparecchio l'assetto di volo giusto per planare. Così scesi. Davanti a me si stendeva un ampio spazio sgombro dove volevo atterrare. In condizioni normali posso calcolare con un'approssimazione di qualche metro il punto dove atterrerò, ma questa volta sbagliai i conti. Quando mi trovavo ancora a cinquecento metri di quota scorsi davanti a me una conduttura elettrica a alta tensione. Sormontare l'ostacolo non potevo più, passare sotto nemmeno perché vidi in quel momento che due linee si stavano incrociando proprio in quel punto. Non avevo alcuna intenzione di spedire altra gente nell'aldilà. Così dovevo virare. Ma virare non potevo più...

Che diavolo! Sono a letto. Quattro pareti nude, tirate a calce. Davanti al letto l'infermiera. Evidentemente mi trovo in un ospedale. La testa è tutta fasciata, e non riesco a muovermi. Sì, ora ricordo: volevo atterrare e dovevo virare! Durante il tentativo di virata ero precipitato e avevo perso subito i sensi. La testa e le gambe avevano sopportato tutta la forza dell'impatto. Le mani erano rimaste aggrappate alla cloche. I miei camerati mi credevano già morto.

L'OSSERVATORE IN FUNZIONE DI BOMBARDIERE

Prima dell'avvento del caccia monoposto si riteneva che l'apparecchio più adatto al combattimento fosse quello biposto. Esistevano allora i cosiddetti stormi da combattimento. Quando entrai in Aviazione pensavo che la cosa più bella sarebbe stata uno scontro nel cielo, perciò fui felice quando venni richiesto da uno stormo da combattimento. Ogni giorno mi addestravo con il mio bravo pilota al combattimento aereo. Ma nonostante i numerosi scontri con l'avversario, il destino non ci concesse nemmeno una vittoria. Siccome quest'attività non ci soddisfaceva, cominciammo a dedicarci al lancio delle bombe. Da principio ci addestravamo sopra il nostro campo facendo con le bombe il tiro a segno su sagome a terra.

A questo proposito voglio raccontare un divertente episodio accaduto a quei tempi. Del mio stormo da combattimento faceva parte allora, in qualità di osservatore, un professore miope. Il bersaglio era costituito da un lenzuolo bianco, che sorvolavamo a turno deponendovi le nostre uova. Venne il turno del professore. Questi puntò sull'obiettivo. Improvvisamente vide qualcosa di bianco sotto di sé. La bomba cadde nel bel mezzo di una mandria di mucche al cui centro ve n'era una bianca. E fece fuori sette mucche, di cui il nostro stormo andava fiero! Poi, per settimane e settimane, non mangiammo che carne di manzo. E il bravo professore da quel momento in poi si ebbe l'appellativo di accoppavacche.

Accoppavacche fece anche altre prodezze. Dopo il primo volo di guerra tornò a casa senza fiato affermando che il duello aereo era una faccenda molto faticosa. Era paonazzo in faccia e mostrava di essere completamente esausto benché fosse un uomo grande e grosso con un paio di spalle così, e pensare che uno scontro nel cielo non richiede alcuno sforzo particolare. Nessuno riusciva a spiegarsi il mistero di questo duello aereo. Poi, final-

mente, venne fuori tutto. L'osservatore a quei tempi disponeva di una mitragliatrice montata su una corona di scorrimento fissata alla fusoliera. Accoppavacche si era portato con sé la mitragliatrice senza montarla sulla corona di scorrimento perché si era addestrato al duello aereo stando in piedi e tenendo l'arma semplicemente in mano. Questo spiegava le sue condizioni. Con il vento che tira lassù è davvero una fatica sovrumana sparare con la mitragliatrice non montata su alcun supporto.

Compiuto l'addestramento preliminare cominciammo a lanciare le nostre bombe sul nemico. Per far questo l'aereo si arrampica a tre-quattromila metri di quota, varca il fronte e punta sull'obiettivo indicato. A quei tempi si volava inquadrati in grosse formazioni e gli aerei nemici non potevano dare molto fastidio. Per quanto riguardava il fuoco contraereo, ci facevamo di solito le matte risate perché il nemico sprecava un'incredibile quantità di munizioni sparando sempre o troppo alto o troppo basso. Da quella quota era un po' difficile osservare l'effetto prodotto dalle bombe. Si vedeva soltanto una minuscola nuvoletta di fumo nel punto dove esplodevano. Molta più soddisfazione ci dava il lancio delle bombe di notte. Ci informavamo sugli obiettivi da colpire e poi andavamo al lavoro di notte. Era un'attività molto interessante. Di sera, verso le dieci, caricavamo il maggior numero di bombe possibile sull'apparecchio e facevamo rotta verso gli obiettivi dove si trovavano presumibilmente accampamenti di truppe e depositi di munizioni del nemico. Con il buio il nemico non poteva vederci. Così potevamo scendere sull'obiettivo fino a cento e anche a cinquanta metri di quota e osservare magnificamente l'effetto delle nostre bombe. L'esplosione illuminava a giorno il terreno circostante. Si riconoscevano benissimo le baracche stracolme di truppe nemiche e i depositi di munizioni. Una volta ci capitò di far saltare uno di questi depositi di munizioni. L'esplosione, provocata da un'unica bomba, si estese su tutto il deposito che aveva l'ampiezza di circa un chilometro quadrato. Le

colonne di fuoco parvero raggiungere tre-quattromila metri di quota. Ogni deposito dava fuoco al successivo. La terra tremò entro il raggio di un chilometro. Il deposito era ancora in fiamme il giorno dopo.

Quella del bombardiere era un'attività che ci dava molta soddisfazione. Non appena rientrati dal primo volo, la barca veniva di nuovo riempita di bombe e di carburante. Noi nel frattempo andavamo alla mensa e ci facevamo coraggio bevendo un *grog*. Ogni notte facevamo tre uscite. L'ultimo decollo avveniva verso le cinque del mattino. Fino alle otto continuava a fare buio. Durante una di queste incursioni mattutine, quando, sulla via del ritorno, non eravamo ancora arrivati al fronte, si alzò una fitta nebbia che coprì come una coltre il terreno impedendo ogni orientamento. Soltanto il riverbero delle cannonate ci rivelò alla fine l'ubicazione del nemico e dei nostri.

Poiché il fronte non formava una linea retta, non eravamo tanto sicuri del fatto nostro mentre ci accingevamo a atterrare. In un primo tempo sorvolammo il punto dove volevamo atterrare a soli dieci metri di quota, tentando di penetrare con lo sguardo la fitta coltre per individuare alberi, trincee e altri ostacoli. Poi decidemmo di atterrare. Un atterraggio di fortuna con la visibilità ridotta a zero è la cosa più pericolosa che vi sia. Quando la nebbia è bassa, gli atterraggi si concludono quasi sempre con la morte degli equipaggi. Noi avemmo fortuna.

L'apparecchio passò a pochissima distanza da un albero e si fermò a un solo metro di distanza da un profondo camminamento. A forza di braccia rimettemmo l'aereo nella direzione giusta per ridecollare. Temevamo infatti di essere atterrati sul terreno di Joffre. Feci ancora in tempo a dire al pilota, tenente Kreutzmann, che non potevamo tornare a casa senza un prigioniero. Poi constatai con mio grande rammarico che avevamo atterrato entro le nostre linee per cui dovemmo rinunciare al prigioniero. Ci eravamo già immaginati il rientro alla squa-

driglia con un francese al seguito. Grande fu poi la mia gioia quando scoprii che eravamo atterrati vicinissimi a mio fratello che proprio allora stava conseguendo le prime vittorie alla squadriglia Boelcke.

UNA GIORNATA ALLA 11ª SQUADRIGLIA

La squadriglia era suddivisa in due gruppi, cioè, ci alzavamo in volo a mezze squadriglie. Mio fratello, comandante della squadriglia, decollava ora con uno ora con l'altro dei due gruppi. Il mio era comandato da Schäfer e ne facevano parte, oltre a me, Wolff, Allmenröder e Lübbert. Questo allora era il numero ottimale per i voli in formazione. L'intero gruppo si guadagnò in seguito il *Pour le mérite*, soltanto il tenente Lübbert cadde purtroppo anzitempo in combattimento. Aveva già compiuto imprese favolose nel suo reparto. Soltanto la morte poté impedirgli di prendersi il *Pour le mérite*. Al gruppo era toccato quel giorno il turno della primissima mattina, cioè dovevamo essere pronti a decollare all'istante sin dall'alba, ossia tra le quattro e le cinque. Ci eravamo appena alzati e stavamo seduti nella baracca di decollo quando squillò il telefono: « Sei Bristol da Arras a Douai ». Balzare in piedi e montare sull'apparecchio fu tutt'uno. Il cielo era coperto a tremila metri da una coltre di nubi con parecchi squarci.

Mentre decollavamo vedemmo gli inglesi volare sotto la coltre di nubi nelle vicinanze del nostro campo. L'apparecchio rosso di mio fratello si trovava al suo posto, pronto al decollo, con i meccanici intorno. Di mio fratello nemmeno l'ombra. Facemmo ancora in tempo a raggiungere gli inglesi, ma quelli si destreggiarono con tale abilità tra i vari strati di nubi che non fummo in grado di abbatterne nemmeno uno. Tutte le volte che uno di noi si piazzava in coda a distanza di tiro, l'avversario scompariva o cabrando o picchiando tra le nubi. Era il

mio primo combattimento aereo e mi sentii molto fiero quando mi ritrovai davanti uno degli avversari che a un certo momento, dopo essere stato innaffiato dalla mia mitragliatrice, cominciò a « puzzare ». Gli avevo colpito il serbatoio, ma l'inglese scomparve nell'attimo successivo nella nuvolaglia. Poiché quasi tutti gli apparecchi sono provvisti di serbatoi di riserva, quello aveva probabilmente inserito l'altro serbatoio. Fatto sta, comunque, che se ne andò. Io ero naturalmente molto triste per non averlo visto precipitare, ma d'altra parte pretendevo troppo, visto che si trattava del mio primo scontro, come poi ebbe a dirmi mio fratello.

Non avevamo abbattuto comunque nessuno e atterrammo dopo circa un'ora sul nostro campo. L'apparecchio rosso di mio fratello stava al suo solito posto, ma a giudicare dai meccanici che si davano da fare, e dalla posizione del velivolo, arguimmo subito che si era alzato in volo. Infatti, tutti si affrettarono a raccontarci ciò che era accaduto. Sì, il signor capitano era decollato circa cinque minuti dopo di noi. Si trovava ancora a letto quando era arrivata la segnalazione. Aveva infilato la tuta sopra il pigiama e era decollato. Dopo venti minuti era già di ritorno dopo aver abbattuto un inglese entro le nostre linee. Quando ritornammo, era di nuovo a letto e dormiva sodo come se non fosse accaduto nulla. Soltanto qualche forellino nel suo apparecchio e alcuni rapporti sull'aereo abbattuto che arrivarono poi, testimoniavano del suo volo. Noi ci vergognammo un tantino. In cinque eravamo decollati prima di lui, riatterrati dopo di lui e non avevamo concluso nulla. Quando, verso le otto, ci radunammo per il secondo decollo, comparve mio fratello imprecando contro gli inglesi, disturbatori notturni che facevano alzare i pacifici cittadini dal letto nel bel mezzo della notte. Ci congratulammo con lui e gli raccontammo del nostro volo dopo di che lui ci descrisse il suo. Dopo il decollo aveva puntato direttamente sul fronte. A pochi chilometri dalle linee aveva visto uscire dalle nubi un inglese che gli si era piazzato proprio davanti. Lo scon-

tro si era deciso in pochi secondi e l'inglese era precipitato in fiamme. I rottami dell'apparecchio erano finiti sul nostro territorio. La colazione appena consumata aveva riacceso il nostro coraggio e così infilammo di nuovo le tute di volo.

La denominazione « aviazione da caccia » è giustificata perché si tratta di un'autentica caccia agli aerei nemici. La selvaggina ha i suoi passi abituali dei quali peraltro non si serve mai alla stessa ora. Questa volta non avemmo fortuna. Gli inglesi stavano evidentemente facendo ancora colazione. Mi ero proposto di volare sempre al fianco di mio fratello, a cinquanta metri di distanza, perché (così ragionai) era il sistema migliore per trovarmi subito davanti un bersaglio. E infatti rimasi accanto a lui per tutto il tempo, rallegrandomi che la manovra mi fosse riuscita così bene. Un apparecchio inglese solitario, al servizio della fanteria, aveva varcato il fronte. Io avevo ancora troppo da fare con l'apparecchio e dovevo pensare a tante altre cose, come capita a chi partecipa per la prima volta a una simile impresa, e non mi ero nemmeno accorto dell'avversario. Mio fratello, sì, invece. Improvvisamente mise l'apparecchio in picchiata per ritrovarsi subito dopo in coda all'inglese. Quasi nello stesso istante l'aereo nemico si disintegrò. La raffica gli aveva praticamente segato via un'ala. Sembrava che un sacco pieno di cartacce si stesse vuotando a mezz'aria, questa fu l'impressione che diedero i rottami. Lo spettacolo si svolse alla distanza di circa un migliaio di metri benché mi fossi proposto di restare sempre vicinissimo a mio fratello. Non ci ero riuscito. Eppure pilotavamo lo stesso apparecchio, cioè lo stesso modello provvisto dello stesso motore, e quindi il ritardo doveva dipendere da me.

Il volo a grande velocità è una cosa che bisogna imparare. Si può, infatti, volare a bassa e alta velocità. Si può volare così piano da restare quasi fermi sul posto. In tal caso bisogna ridurre il regime del motore al minimo e non alterare l'assetto dell'apparecchio. L'aereo si muove appena, ma in compenso comincia a perdere quota, il che

gli conferisce la portanza. Molto antipatico è in questi casi il fatto che la timoneria non risponde più appieno, visto che manca una sufficiente pressione d'aria. Va da sé che un esercizio del genere, per di più a bassa quota, non è raccomandabile ai principianti. Questo è il volo più lento. Poi, si può accelerare fino a raggiungere la velocità normale. Alla velocità normale l'apparecchio continua a salire. Se a questo punto comincio a picchiare con il motore a pieno regime, posso raggiungere una notevole velocità, benché non doppia. Naturalmente ciò costituisce un notevole sforzo per l'apparecchio e il motore, ed è una cosa che va imparata. A dirlo così, sembra facile, ma ne conosco molti che non l'hanno mai imparata e mai la impareranno. Secondo me, si tratta di una manovra molto più importante che non tante altre acrobazie aeree, come, a esempio, il *looping*. Il *looping* è più roba da spettatori. Bellissimo a vedersi, non serve assolutamente a nulla in combattimento. Scopo del *looping* è quello di farsi ammirare dai profani. Quest'acrobazia viene praticata quasi sempre in patria davanti agli spettatori.

Abbattuto così l'unico inglese che volava sul fronte, tornammo a casa. Dopo ogni volo discorrevamo naturalmente sugli scontri aerei appena superati. L'aspetto comico della faccenda è che il pilota di turno, intento a descrivere l'episodio di cui è stato protagonista, agita molto le braccia, cioè parla con le mani. Ogni combattimento aereo è seguito quasi sempre da una discussione critica per farci capire qualcosa, per dirci che errori abbiamo commesso, che cosa abbiamo fatto bene e così via. Ma mio fratello otteneva lo stesso scopo anche in un'altra maniera. Quando, a esempio, prese il comando della squadriglia, di questa facevano parte anche Wolff e Allmenröder. I due ufficiali erano allora ancora privi di esperienza, e i principianti provano più paura che amor di patria quando sono impegnati in un combattimento aereo. Durante i primi giorni, mio fratello si alzò in volo con questi due, attaccò vari inglesi e il suo apparecchio venne colpito innumerevoli volte, ma non conseguì al-

cun successo perché gli altri due non lo aiutavano. La cosa lo indispettì molto, naturalmente, ma ciò nonostante non fece alcun rimprovero agli altri due, anzi, non menzionò nemmeno il fatto. Questo trattamento, come ebbero a raccontarmi in seguito Wolff e Allmenröder che entrambi ebbero poi il *Pour le mérite*, fu secondo loro più efficace di qualsiasi cazziatone. Dopo la discussione critica mio fratello doveva assolvere i suoi doveri di comandante di squadriglia. A mezzogiorno avevamo di solito un corrispondente di guerra come ospite a colazione. Non so chi ammirasse Manfred di più, i suoi camerati o l'ospite profano. Subito dopo colazione facevamo mezz'ora di riposo per quanto lo consentisse l'attività aerea. A quell'epoca, infatti, ci alzavamo in volo dalle cinque alle sette volte ogni giorno. Per sopportare una simile attività era indispensabile mangiare, dormire e non bere nemmeno una goccia d'alcool.

Verso sera, mio fratello abbatté ancora un biposto inglese con la fusoliera a gabbia. L'apparecchio scese planando normalmente benché l'equipaggio fosse già morto, colpito da molte pallottole. L'aereo finì sul tetto di una casa e andò completamente a pezzi. Poiché l'episodio era accaduto nelle nostre immediate vicinanze, ci recammo tutti con mio fratello in macchina sul posto per rilevare il numero di matricola dell'aereo e altri particolari. Arrivati sul luogo si offrì ai nostri occhi uno spettacolo tutt'altro che bello. Una metà dell'aereo era ancora infilata nel tetto, l'altra era finita in strada. Gli inglesi avevano lanciato bombe nelle vicinanze, e quindi molta gente che aveva assistito al combattimento aereo e un gran numero di soldati stavano osservando in quel momento i rottami. Eseguiti i rilevamenti ci accingemmo a tornare al nostro campo. Mio fratello era nel frattempo stato riconosciuto dai soldati e la nostra partenza fu accompagnata da tonanti urrà.

L'ULTIMO VOLO CON MANFRED

Nella primavera del 1918, l'attività aerea degli inglesi subì una notevole riduzione. Cominciarono così tempi poco propizi per la caccia desiderosa di abbattere avversari. I ricognitori dell'artiglieria e fanteria inglesi, che per il loro compito erano costretti a volare a quota più bassa, incrociavano soltanto a molti chilometri di distanza dal fronte nel loro retroterra. Le formazioni di ricognitori venivano raramente a trovarci e anche allora a quote che facevano paura, mai sotto i cinquemila metri. Io mi ero appena rimesso da un'otite media e tornato al fronte con un gran desiderio di abbattere inglesi. Mio fratello era, come sempre, in forma perfetta. Così, una bella mattina, già con le tute di volo indosso, aspettavamo che arrivasse qualche segnalazione, ma non ve ne furono. Soltanto a lunghi intervalli veniva segnalato qualche aereo inglese isolato al di là delle linee. Dopo aver aspettato inutilmente per un bel po', decollammo alla fine senza alcuna meta, nella speranza di incontrare qualche inglese sul fronte. Il nostro intuito si rivelò giusto. Arrivati alle linee vedemmo avvicinarsi a grande altezza una decina di inglesi diretti verso le nostre linee. Volevano varcare il fronte nel palese intento di assolvere il loro compito di ricognitori. Non appena arrivati alla loro quota, cinquemilacinquecento metri, passammo all'attacco. Mio fratello, come sempre, fu il primo a stabilire contatto, si scelse l'avversario e si mise a fare i soliti giochetti perdendo man mano quota. L'inglese tentava di sbarazzarsi dell'avversario con picchiate e virate. Mio fratello gli restava sempre alle costole e a un certo punto lo colpì ripetutamente, costringendolo a atterrare entro le nostre linee.

Avevo assistito alla prima fase del combattimento e osservato che mio fratello era alle prese da solo con quell'avversario. In questi casi non è necessario correre in soccorso. Così mi scelsi una vittima tutta mia. Il più appetibile si rivelò un aereo inglese che volava circa cento

metri più in basso nel bel mezzo della formazione. Ma il destino non volle che me la cavassi troppo facilmente. Avevo preceduto la mia squadriglia, che del resto per numero arrivava alla metà di quella inglese, e mi accingevo a piazzarmi in coda al mio avversario per fargli la festa quando mi vidi improvvisamente circondato da apparecchi con la coccarda inglese. I colpi piovevano da tutte le parti. Non fu un momento simpatico. Gli inglesi non volevano lasciare nelle peste il loro commilitone e mi attaccarono. Io, a mia volta, picchiai per un centinaio di metri per sottrarmi alla poco simpatica congrega. Uno di quelli si fece coraggio e si mise a seguirmi, gli altri si disinteressarono di me.

Bene, così eravamo di nuovo a armi pari. Volavamo alla stessa quota e cominciammo a avvicinarci l'uno all'altro a una velocità superiore ai quattrocento chilometri. L'avversario era un biposto, io volavo da solo. L'inglese aveva il vantaggio che il suo osservatore mi poteva sparare addosso nel momento dell'incrocio mentre io dovevo invertire la rotta perché il mio caccia poteva sparare soltanto nella direzione del volo. Qua devi mirare bene, pensai, altrimenti ti fregano! La distanza tra lui e me è inferiore ai duecento metri, perciò non mi resta molto tempo per sparare. In occasioni simili si verificano spesso delle collisioni con esito letale per entrambi i contendenti, com'è accaduto varie volte. Se non riuscirò a liquidare l'avversario subito, prima che sia troppo vicino, dovremo virare entrambi, e poi verrà il momento in cui mi troverò in una posizione di svantaggio. In questi casi ognuno spara naturalmente il più a lungo possibile, perché anche una sola pallottola in più può essere quella decisiva. All'ultimo momento, poi, si fa una stretta virata nella supposizione che l'avversario farà altrettanto. Se dovessi invece colpire l'avversario prima, questi effettuerà una virata inattesa, come l'esperienza mi insegna. In un caso simile mi sarà impossibile sapere in quale direzione dovrò virare io per evitarlo. Spesso mi è già capitato di abbattere un avversario che mi veniva addosso. Ci avviciniamo a velocità pazzesca l'uno all'altro, sparandoci addosso a vicenda. All'ultimo momento mi accorgo che l'ho colpito. Un aereo in fiamme sta per piombarmi addosso. Do uno strappo alla cloche e faccio una stretta virata, volando praticamente sulla schiena. Il mare di fiamme costituito dall'aereo inglese pare sfiorarmi mentre mi passa accanto. L'osservatore si è alzato in piedi e fissa inebetito le fiamme. L'apparecchio, ridotto ormai a una fiaccola, riesce a compiere ancora una virata. L'osservatore e il pilota abbandonano nel frattempo l'aereo. I resti dell'apparecchio svolazzano nell'aria.

Lo scontro fu così rapido che feci in tempo a abbattere un altro apparecchio della stessa formazione e a contribuire all'abbattimento di un terzo. Nel caso del secondo aereo avevo ferito entrambi i componenti dell'equipaggio che dovettero atterrare entro le nostre linee. A circa cinquanta metri, il pilota abbandonò la cloche, e il biposto cominciò a precipitare in vite, per riprendersi soltanto al momento dell'atterraggio. Precipitare in vite corrisponde a una caduta incontrollata. È una manovra che può anche essere simulata per ingannare l'avversario e indurlo a credere che la lotta sia finita. Nel mio caso, il pilota inglese volle probabilmente prendersi un'ultima soddisfazione prima di cominciare un'interminabile prigionia. Gli equipaggi degli aerei costretti a atterrare da mio fratello e da me riferirono, durante l'interrogatorio, di aver riconosciuto i fratelli Richthofen dalla maniera in cui si battevano. Né mio fratello né io li abbiamo mai visti...

IL 21 APRILE 1918

BOLLETTINO DI GUERRA
DEL 24 APRILE 1918

Il capitano di cavalleria barone von Richthofen non è ritornato da un volo di guerra durante il quale inseguiva un avversario nel cielo del campo di battaglia sulla Somme. Secondo un comunicato inglese è caduto in combattimento.

Maggiore barone von Richthofen, comandante del presidio di...

Con grande dolore ricevo in questo momento dal generale comandante delle forze aeree la comunicazione che il Suo valoroso figliolo, capitano di cavalleria barone von Richthofen, è caduto in combattimento. Io, la mia armata e il popolo tedesco non dimenticheremo mai le gesta compiute dal giovane ufficiale nella guerra aerea. Partecipo di tutto cuore al Suo lutto. Voglia Iddio donarLe il balsamo della Sua consolazione.

GUGLIELMO

* * *

Quante volte, nell'apprendere una vittoria di Suo figlio, ho tremato per la sua vita che egli aveva consacrato al re e alla patria, e ora Iddio ha voluto che il Suo e di noi tutti orgoglio concludesse la sua vita da eroe. Mi sembra di avere ancora dinanzi agli occhi Suo figlio, modesto com'era, e sentirlo raccontare senza enfasi le sue gesta quando nel maggio dello scorso anno ebbi la gioia di poterlo salutare. Quella volta non resistetti alla tentazione di assistere sul campo di aviazione al suo decollo. Il Signore sia con Lei e i Suoi cari nel Suo grande dolore. Esprimo la speranza che le condizioni del Suo secondo figliolo siano soddisfacenti.

A. VICTORIA

* * *

Dolorosamente colpito dalla notizia che Suo figlio ha dato la sua vita per la patria, esprimo a Lei e alla Sua consorte le mie profonde condoglianze. Suo figlio vivrà nel ricordo del popolo tedesco come un artefice dell'arma aerea tedesca e come un esempio per ogni uomo tedesco. Che questo Le sia di consolazione nel Suo dolore.

von HINDENBURG

* * *

Il generale comandante indirizzò al 1° Stormo da caccia in occasione della morte del capitano di cavalleria Manfred barone von Richthofen il seguente fonogramma:

La speranza, da noi tutti condivisa, che la sorte ci conservasse Richthofen, non si è avverata. Egli è caduto in combattimento. Più eloquenti delle nostre parole sono le sue gesta. Egli ha avuto in vita la soddisfazione di essere riconosciuto e stimato come capo e amato come camerata. E noi non dobbiamo ora pensare alle mete che avrebbe potuto ancora raggiungere, ma trarre dalla sua esistenza il vigore necessario per onorare la sua memoria con le nostre gesta. In questo momento il mio cordiale pensiero va al suo stormo da caccia e specialmente alla sua 11ª Squadriglia da caccia.

Il generale comandante
f.to von HOEPPNER

L'ULTIMO COMBATTIMENTO

A. Roy Brown, capitano dell'aviazione canadese, la cui pallottola uccise Manfred von Richthofen, ha riferito sul duello aereo da lui sostenuto con Manfred von Richthofen, duello durante il quale il tedesco cadde, quanto segue:

Avevo un compagno di scuola che adesso si trovava con me nello stesso stormo. Si trattava del Captain May, e eravamo davvero buoni amici. Il 21 aprile 1918, una domenica, ci trovavamo entrambi in volo di buona mattina. Durante il ritorno alla base incontrammo un certo numero di aerei nemici. Si accese uno scontro, e intendo precisare subito di aver rinunciato dopo pochi secondi alla speranza di uscire vivo da quel combattimento. In quel frangente non persi d'occhio il mio amico Captain May, e il cuore prese a battermi per la gioia, nonostante

la critica situazione in cui mi trovavo, quando vidi che May era riuscito a abbattere un apparecchio tedesco. May invertì la rotta subito dopo la vittoria per ritornare alla base. Gli avevo detto io di farlo perché era un principiante e perché la lotta doveva necessariamente averlo affaticato a tal punto che non avrebbe avuto senso, per lui, restare per molto tempo in volo. Ma nell'attimo in cui lo vidi allontanarsi velocemente, scorsi un apparecchio rosso che si stava gettando su di lui. Questo fatto mi turbò. Tuttavia, proprio mentre mi accingevo a venire in suo soccorso, dovetti cominciare a battermi io stesso per la vita. Tre aerei mi stavano infatti venendo addosso per schiacciarmi. Mi trovavo al centro del tiro incrociato delle loro mitragliatrici. Nessuna via d'uscita! Decisi di vendere a caro prezzo la pelle! Calma, dunque! Non ricordo di aver avuto paura. E se proprio questa doveva essere la mia fine, che ciò avvenisse almeno mentre pilotavo il mio vecchio apparecchio! Così, cominciai a manovrare. Sparai di qua e di là, mi capovolsi, feci delle spirali, volai a zig zag, pur di non offrire un buon bersaglio! Tentai ogni trucco che conoscevo e ne provai anche alcuni nuovi che mai avevo eseguito in passato. Un po' alla volta mi venne l'idea di provocare una collisione tra i miei inseguitori. Così lasciai che mi venissero addosso per fare poi un « Immelmann » in cabrata, e poi a rovescio. Ricomparvi sotto di loro. Feci in tempo a vedere come due dei miei avversari evitarono per pochissimo una collisione. A momenti sarebbe rimasto coinvolto anche il terzo, se non avesse compiuto un'ampia virata.

Così ebbi tempo di tirare il fiato. Mentre quelli si stavano rimettendo in assetto di volo, tentai di cabrare in spirale per guadagnare quota. Poi quelli virarono per ripiombarmi addosso. Mantenni la rotta fino a un attimo prima della collisione per rovesciarmi poi sul fianco e ritrovarmi sotto di loro in perfetto assetto di volo. Ancora una volta i tedeschi evitarono la collisione. Feci ogni sforzo per guadagnare quota. Mentre raddrizzavo l'apparecchio gli avversari mi persero di vista.

Il mio primo pensiero fu: dov'è May? Preoccupato, mi misi a perlustrare il cielo nella speranza di vederlo ancora vivo. Finalmente lo scoprii più a nord, nella direzione di Corbie, diretto verso la base.

Poi mi accorsi che era inseguito. Dalla foschia emerse a grande velocità un apparecchio rosso-fuoco che prese a inseguirlo in una posizione così favorevole da far presagire una brutta fine per il mio amico. Continuai a cabrare a spirali per guadagnare quota e magari soccorrere alla svelta May. Questi tentava di sfuggire, virava ora a dritta ora a sinistra, volava a zig zag, ma il rosso gli restava attaccato alle costole, sulla destra. Sembravano due giganteschi calabroni intenti a darsi la caccia virando ora di qua ora di là. Eseguivano tutte le manovre contemporaneamente. Ogni virata di May veniva ripetuta dal suo avversario. May in quel momento non sembrava ancora soccombente.

Ben presto, tuttavia, vidi il tedesco accorciare la distanza, rinunciare a ogni manovra e volare in linea retta. La distanza diminuiva a vista d'occhio. Se May fosse riuscito a mantenere la velocità, avrebbe potuto, visto che era ancora in vantaggio... A un tratto mi accorsi che era caduto in una trappola. Aveva tentato tutte le acrobazie che conosceva, ma ora non sapeva più che fare. Il caccia rosso distava ormai meno di trenta metri e si trovava alla stessa quota di May. Poteva aprire il fuoco in qualsiasi momento. Per fortuna ero riuscito nel frattempo a salire a mille metri. Allora feci una rapida virata, eseguii un mezzo *tonneau*, mi rimisi in assetto di volo per puntare poi senza esitazione sulla coda del rosso.

Avevo tutte le carte buone in mano. Mi trovavo a una quota più elevata e lo attaccavo in coda. May si contorceva come un pesce preso all'amo. Il « rosso » si accingeva a sgranare la sua prima raffica quando venne il mio momento! May aveva rinunciato alla lotta. « La fine », pensò e si assestò sul sedile, pronto a ricevere il colpo mortale. Improvvisamente udì la mia mitragliatrice e voltò la testa. « Grazie a Dio, Brownie! »

Quando diede di nuovo un'occhiata in giro, il « rosso » era scomparso. Al di là della fusoliera lo vide in fondo all'abisso piombare in terra.

La fine di Richthofen fu identica a quella di quasi tutte le sue vittime. Era stato colto di sorpresa e morì prima di riprendersi dalla sorpresa.

Tutto si era svolto in maniera così semplice, quasi per caso. Mi ero avvicinato finché la parte anteriore del mio apparecchio non sovrastava i suoi impennaggi. Poi avevo aperto il fuoco. Le pallottole strapparono via i piani di coda e lacerarono la parte posteriore della fusoliera. Nei punti colpiti dalle pallottole comparvero delle fiamme. Avevo mirato troppo basso! Un piccolo strappo alla cloche... il mio aereo si alza un tantino, l'avevo imparato al corso di tiro, ora lo sapevo fare. Una raffica dilaniò il fianco dell'aereo. Il pilota si voltò e alzò lo sguardo. Vidi i suoi occhi brillare per un attimo dietro gli occhialoni, poi si accasciò sul sedile. Le pallottole fischiavano intorno a lui. Cessai il fuoco.

Richthofen era morto. Tutto si svolse in pochi secondi, molto più rapidamente di quanto si possa raccontarlo. Il suo apparecchio fu percosso da un fremito, sbandò, si capovolse e precipitò nell'abisso.

A cento metri sotto di noi c'erano le trincee con le riserve degli australiani. Non fu una caduta lunga. La vide May, la vide anche Mellersch e così pure io perdendo quota.

Mellersch era stato colpito di striscio a una mano. Due nemici gli stavano dando la caccia. Non persi tempo e volai in suo soccorso. I tedeschi fecero una serie di acrobazie per sottrarsi allo scontro e se ne andarono. Il combattimento era finito, tutti ne avevano abbastanza.

Stanco, ritornai a Bertangles. Le molte manovre avevano messo a dura prova il mio apparecchio, l'elica a momenti non ce la faceva più. Tuttavia riuscii a raggiungere la base.

Il primo a salutarmi fu May. Arrivò correndo e mi afferrò la mano. « Grazie a Dio, Brown, sei riuscito a beccare il rosso. Ero proprio nei guai. Un attimo di più e sarebbe stata finita per me. »

Era contento di essere rimasto in vita. Il nome di Richthofen non venne nemmeno pronunciato. Anch'io non dissi nulla. Avevo bensì la sensazione che quel caccia rosso dovesse essere Richthofen, l'aquila tedesca del cielo, ma poi, l'idea di averlo sconfitto mi parve immodesta.

Poco dopo mi sedetti al tavolino per compilare la mia relazione. Riferii di aver distrutto un apparecchio di un color rosso acceso. Il mio libro di bordo reca sotto quella data la seguente registrazione: « Incontrato grossa formazione apparecchi nemici e monoposto Albatross. Tre apparecchi mi hanno dato la caccia per cui mi sono allontanato. Guadagnato quota. Ritornato sul posto, aperto fuoco su apparecchio completamente rosso che inseguiva May, abbattuto apparecchio. Osservato dai tenenti Mellersch e May, attaccato poi due aerei che inseguivano tenente Mellersch. Senza risultato! »

Uno squillo del telefono. Era il comandante che chiamava. Simpson, il nostro ingegnere capo, andò a rispondere. Ritornò.

« Ehi, Brownie! Preparati a ricevere una medaglia! »

« Per che cosa? »

« Il vecchio dice che l'aviatore rosso era Richthofen. »

A momenti svenivo. Avevo già avuto la sensazione che fosse lui. Dunque, era proprio Richthofen! Il « barone rosso », il pilota più famoso della Germania!

Fu una giornata di gloria per il reparto. Finalmente potemmo sederci a tavola. Stavamo mangiando l'ultima portata quando entrò Cairns, il comandante. Tutti salutammo.

Il comandante si avvicinò a me con un'aria molto seria. Nulla stava a indicare che volesse congratularsi con me. La sua voce aveva un accento freddo:

« Dunque, Brown, lei afferma di aver abbattuto Richthofen? »

« Nient'affatto! »

« Eppure, stando a quanto mi hanno detto... »

« No, affermo soltanto di aver abbattuto un Fokker dipinto di rosso. Non ne conosco il pilota. »

« Allora era Richthofen! Il fatto è che il reparto mitragliatrici pesanti australiano afferma che sono stati loro a tirarlo giù. Poi c'è una relazione secondo la quale sarebbe stato abbattuto da un RE.8. E poi c'è la sua relazione. Una brutta faccenda! »

Poi presi la macchina che il comandante aveva fatto aspettare. Lo andai a prendere e via al comando della 11ª Brigata di fanteria australiana. In macchina non scambiammo una sola parola. Cairns era comunque taciturno e a me era passata la voglia di chiacchierare. Trovammo la tenda del comandante di brigata su una collina, ben nascosta nella boscaglia, in un punto a ovest di Corbie.

Trovammo anche Richthofen. Lo avevano deposto nelle vicinanze di un posto di medicazione. Aveva poca gente intorno.

La vista di Richthofen, quando mi avvicinai, mi spaventò. Mi sembrava così piccolo, così delicato. Aveva una aria così simpatica e i piedi piccoli come quelli di una donna erano infilati negli eleganti stivali degli ulani, tirati a lucido. Sprigionavano un'eleganza che non si accordava affatto con la rozza tenuta di volo dalla quale sporgevano.

Qualcuno gli aveva tolto il casco. I capelli biondi, soffici come la seta, simili a quelli di un bambino, ricadevano sulla fronte alta. Il volto particolarmente sereno esprimeva bontà e comprensione, e anche distinzione.

Improvvisamente mi sentii miserabile, infelice, come se avessi commesso un grande torto. Non riuscivo a rallegrarmi per il fatto che là giaceva Richthofen, il più grande di tutti! Un senso di vergogna, di rabbia nei confronti di me stesso mi afferrò al pensiero che ero stato io a costringerlo a giacere ora lì, così calmo, così sereno, senza vita. Quest'uomo che ancora pochissimo tempo prima era stato così pieno di vita.

E in cuor mio maledissi l'obbligo che spingeva a uccidere, strinsi i denti, maledissi la guerra!

Quanto mi sarebbe piaciuto richiamarlo in vita se mi fosse stato possibile. Vederlo così e sparare con la mitragliatrice erano due cose ben diverse. Non riuscivo più a guardarlo in faccia.

Me ne andai, e non mi sentivo vincitore. Avevo un groppo alla gola. Attesi che Cairns terminasse l'inchiesta. Non avrei sofferto di più se quello fosse stato il mio miglior amico. Certamente non mi sarei sentito così male se non avessi avuto la sfortuna di sapere che ero stato io a ucciderlo.

»AL VALOROSO E DEGNO AVVERSARIO«

La famiglia Richthofen ricevette dalle autorità inglesi e americane una descrizione particolareggiata della tumulazione di Richthofen dopo la sua morte. Eccola!

Una grande tenda era stata sgombrata, e al centro di questa tenda, su un palco sopraelevato, giaceva la salma di Manfred von Richthofen nell'uniforme del 1° Ulani che indossava quando la sorte avversa lo strappò alla vita. I teli della tenda svolazzavano mossi dalla brezza e la poca luce che riusciva a penetrare illuminava il suo giovane volto dai tratti marcati.

Alle cinque del pomeriggio si udirono degli ordini secchi nelle vicinanze della tenda. Dodici soldati inglesi con l'elmetto in testa arrivarono a passo cadenzato al comando di un ufficiale e si schierarono davanti alla tenda. Sei ufficiali dell'aviazione inglese, tutti comandanti di stormo che si erano distinti nella lotta contro il nemico, entrarono sotto la tenda e presero in spalla la bara nella quale giaceva il morto. Quando uscirono si udì un ordine secco. La truppa schierata presentò le armi e gli ufficiali inglesi portarono il camerata nemico morto fino a un autocarro che si mise lentamente in movimento.

Il corteo raggiunse l'ingresso di un piccolo cimitero di guerra. Sulla soglia attendeva il sacerdote inglese che indossava il rocchetto sull'uniforme kaki con la croce di

guerra inglese. La bara era seguita dai dodici uomini di scorta che avevano gli occhi abbassati e i fucili con la canna puntata a terra. Poi venivano ufficiali e sottufficiali inglesi, tra cui cinquanta dell'aviazione dislocati nelle vicinanze. Tutti seguivano il feretro in silenzio, con gli occhi bassi. I piloti si erano radunati per rendere gli ultimi onori al valoroso e distinto nemico. Avevano portato con sé delle corone intrecciate con l'elicriso e ornate con nastri recanti i colori tedeschi. Le corone vennero poste sulla bara. Uno degli ufficiali, invece, portava una grande corona con l'iscrizione: « Al capitano di cavalleria von Richthofen, il valoroso e degno avversario ». Questa corona era stata mandata dal Quartier Generale delle Forze aeree inglesi.

Il sacerdote recitò la preghiera dei morti. Ufficiali, sottufficiali e soldati circondarono la fossa, e quando il sacerdote ebbe finito si trassero tutti indietro. L'ordine di un ufficiale inglese fece scattare sull'attenti i soldati della scorta che puntarono i fucili in alto. Poi, tre salve d'onore rimbombarono sopra la tomba.

Sulla bara venne inchiodata una targhetta metallica che recava in tedesco e inglese la seguente scritta: « Qui giace il capitano di cavalleria Manfred barone von Richthofen, caduto sul campo dell'onore all'età di venticinque anni in combattimento aereo il 21 aprile 1918 ».

Aerei con la coccarda tricolore facevano evoluzioni sopra la tomba mentre la bara calava lentamente nella fossa. La tomba si trova in un punto non lontano da Amiens. Un cespuglio di biancospino, continuamente flagellato dal vento, getta la sua ombra sul luogo dove Manfred von Richthofen è stato adagiato per il suo ultimo sonno.

IL RITORNO A CASA

a cura del barone Bolko von Richthofen

VERSO la metà del 1925, la nostra famiglia decise la traslazione dei resti mortali di Manfred von Richthofen in Germania per seppellirlo nella terra di casa sua. In un primo tempo c'era l'intenzione di tumularlo accanto alla tomba del padre e di quella del fratello Lothar nel cimitero di Schweidnitz. Ma le autorità competenti del Reich, soprattutto il ministero della Difesa e le organizzazioni aviatorie, manifestarono ripetutamente il desiderio che la salma di Manfred venisse tumulata nel Cimitero degli Invalidi a Berlino nel quale già tanti eroi e condottieri tedeschi dormono il sonno eterno. La famiglia accettò questa soluzione riconoscendo che il ricordo e la memoria di Manfred non appartenevano soltanto a essa bensì a tutto il popolo tedesco. Vennero così iniziate le necessarie e lunghe trattative con le autorità francesi, e verso la metà di novembre mi recai in Francia nella località dove si trovava la tomba di Manfred. Non era la tomba originaria perché la salma era stata traslata dopo la guerra a Fricourt, un piccolo villaggio distante otto chilometri dall'una volta tanto contesa località di Albert, dove si trova un cimitero di guerra tedesco.

Dall'autorità competente mi era stato assegnato come accompagnatore un certo signor Liénhard il cui compito principale era quello di sbrigare le necessarie formalità con le autorità francesi e sovrintendere all'esumazione. Il 14 novembre 1925 incontrai, venendo da Amiens a Albert, Monsieur Liénhard.

Trovai questo signore zelante e molto avveduto in uno stato di notevole agitazione perché le autorità francesi, benché avvertite tempestivamente, purtroppo in un primo tempo non si erano curate di prendere alcun provvedimento. Indagando di qua e di là riuscimmo a trovare un vecchio signore che era stato sottufficiale durante la guerra e ora ricopriva la carica di amministratore del cimitero. Lo facemmo salire sulla macchina e arrivammo ben presto a Fricourt. Il cimitero di guerra tedesco di

quella località offriva uno spettacolo davvero sconvolgente. Mi è difficile descrivere l'impressione che ne ricavai vedendolo. Secondo le affermazioni dell'amministratore del cimitero che ci accompagnava, sono sepolti là circa seimila tedeschi in tombe singole e circa dodicimila in un'unica gigantesca fossa. Non un po' di verde e tanto meno qualche corona esiste sul posto per dare un aspetto meno desolante a questa triste e commovente dimora. Soltanto sulla fossa comune si trovava una modesta corona di latta depostavi forse da una vecchia madre in memoria del figlio caduto per la patria e sepolto lì insieme a migliaia di commilitoni. Durante il primo anno dopo la guerra erano state infatti raccolte qui le salme degli eroi tedeschi ricuperate in trenta diversi cimiteri. Può darsi benissimo, tuttavia, che quel cimitero allora non avesse ancora ricevuto la sua sistemazione definitiva. Nel frattempo, l'Unione popolare per la cura e le onoranze delle salme dei caduti tedeschi si sarà occupata anche di questa estrema dimora dei soldati defunti, per cui è da sperare che essa offra un aspetto più dignitoso e meno desolante.

Nulla era stato preparato al cimitero di Fricourt per l'esumazione. Dovemmo andar a chiamare personalmente i singoli operai e ci vollero quasi tre ore perché si potesse procedere all'operazione. Trovammo una targhetta di zinco sulla quale erano impressi in inglese e in tedesco il nome e la data della morte di Manfred. Questa targhetta era stata fissata allora sulla bara dagli inglesi che lo avevano sepolto subito dopo la morte. Ora il cimelio si trova in possesso di mia madre a Schweidnitz. Dopo il collocamento dei resti mortali di Manfred nella bara di zinco che avevamo portato con noi, la trasferimmo a Albert dove venne caricata su una carrozza ferroviaria per essere spedita a Kehl, sulla frontiera franco-tedesca, a cura delle competenti autorità francesi.

Lunedì 16 novembre, verso mezzanotte, una locomotiva francese delle Chemins de Fer du Nord, che trainava un unico carro merci, attraversò molto lentamente il ponte sul Reno a Kehl. Si udì un trillo di fischietti e quando il piccolo convoglio entrò nella stazione tedesca, i pochi ferrovieri di servizio si tolsero commossi il berretto. I resti mortali di Manfred erano ritornati in patria. La mattina seguente la rozza cassa che conteneva la bara venne caricata su un bagagliaio della Reichsbahn tedesca e coperta da una coltre di fiori e ramoscelli d'abete. Tutto il martedì trascorse nelle trattative tra le autorità tedesche a Kehl e il comandante delle forze d'occupazione francesi, che non voleva decidersi a autorizzare una cerimonia patriottica in stazione dinanzi alla bara di Manfred. L'ufficiale tuttavia non aveva interpretato esattamente, a quanto pare, le intenzioni dei suoi superiori, perché ancor prima di sera il comando delle Forze di occupazione autorizzò la cerimonia. Tutte le campane della piccola cittadina del Baden presero a suonare a distesa, i pompieri uscirono in forze, tutte le fiaccole reperibili nella località vennero accese e così la popolazione, dai vegliardi fino ai bambini appena capaci di camminare, accorse per porgere il suo riverente saluto alla salma di Manfred in terra tedesca. Alle sei di mattina del mercoledì, il bagagliaio venne trainato da Kehl a Appenweiler e là agganciato al direttissimo di Francoforte. Da qui fino a Berlino, l'ultimo viaggio di Manfred si trasformò in un progresso trionfale attraverso le più belle province tedesche, ricevendo dappertutto una accoglienza mai vista nel passato. Le campane suonavano a distesa nelle città e nei villaggi e le bandiere pendevano a mezz'asta, aerei scortarono in volo il convoglio, e per accondiscendere a un desiderio della popolazione, gli sportelli scorrevoli del bagagliaio, dove piloti da caccia del vecchio esercito vegliavano la salma, rimasero aperti affinché le masse di uomini, donne e bambini schierate un po' dappertutto lungo il percorso potessero dare almeno un'occhiata alla bara. A tutte le fermate del treno, a Baden-Oos, Rastatt, Karlsruhe, Durlach, Bruchsal, Eidelberga, ovunque autorità e associazioni aspettavano nelle stazioni e canzoni patriottiche salutarono la bara. E non vi fu distinzione tra partiti e partiti, associazioni e associazioni. Si erano radunati tutti per onorare in un raro

momento di concordia l'eroe morto che tornava in patria. Le corone si ammucchiarono fino a diventare montagne. Tra esse spuntavano a tratti dei mazzolini e anche fiori isolati. Anche quelli che non potevano spendere più di qualche centesimo, infatti, non avevano voluto perdere l'occasione per esprimere la loro gratitudine e ammirazione per il grande pilota.

E noi che potemmo accompagnare la salma di Manfred, avemmo la netta sensazione che il popolo avesse capito come il ritorno della salma in patria avesse un significato simbolico. Le masse di popolo confluite per salutare il nostro Manfred poterono scorgere in lui il simbolo dell'eroismo tedesco che si sacrifica e onorare nella sua persona i figli e i fratelli che ognuno aveva immolato alla patria.

Mercoledì 18 novembre, dopo le dieci di sera, il convoglio arrivò a Berlino. Alla stazione di Potsdam si svolse una solenne cerimonia alla quale parteciparono rappresentanti dell'Unione degli aviatori e una compagnia d'onore. Ex appartenenti al 1° Reggimento ulani, nel quale Manfred aveva prestato servizio, trasferirono la bara sul carrozzone funebre che poi la trasportò alla chiesa delle Grazie nella Invalidenstrasse. Sulla Potsdamerplatz, il cui accesso era stato sbarrato dalla polizia per ovvie ragioni, era radunata una immensa folla che assisté in silenzio e a capo scoperto al passaggio del convoglio funebre. Nel pomeriggio del giovedì la bara venne esposta nella chiesa delle Grazie. La cassa di zinco era stata sistemata in una altra bara di legno di quercia. Su di essa giacevano la spada e la *tschapka*, il caratteristico copricapo degli ulani. Davanti si ergeva la croce di legno che aveva contraddistinto la tomba di Manfred a Fricourt e che recava soltanto il suo nome ed il numero 53091. La guardia d'onore era composta da ex ufficiali del suo stormo da caccia e del 1° Reggimento ulani. Per tutta la giornata, la popolazione di Berlino sfilò ininterrottamente davanti alla bara.

Nel pomeriggio del 20 novembre ebbe luogo la tumulazione. Le masse di popolo cominciarono a confluire già verso mezzogiorno. Poi arrivò il presidente del Reich, von Hindenburg, che mia madre e io salutammo. Il Presidente era accompagnato dal cancelliere del Reich Luther, dal ministro della Difesa dottor Gessler, dal generale von Seeckt seguito da tutti i generali residenti a Berlino e dall'ammiraglio Zenker con gli ufficiali della Marina. La cerimonia in chiesa fu breve e dignitosa. Poi, otto piloti, tutti i cavalieri dell'ordine *Pour le mérite*, deposero la bara sull'affusto di un pezzo del 2° Reggimento Artiglieria prussiano. Una compagnia del Reggimento della Guardia della capitale si schierò in testa e il convoglio, accompagnato dal cupo rullo dei tamburi, mosse tra due ali formate da innumerevoli associazioni verso il Cimitero degli Invalidi. Un vecchio collega del reggimento del defunto, ora ufficiale della Reichswehr, precedeva la bara con un cuscino sul quale spiccavano le numerose decorazioni militari che Manfred aveva ricevuto. Sopra il cimitero volteggiavano gli aerei che trainavano festoni neri, e la compagnia d'onore diede l'estremo commiato sparando tre salve sopra il tumulo. Mentre la banda della Reichswehr suonava la canzone del Buon Camerata, la bara scendeva nella tomba. Il ministro della Difesa disse:

« Nell'attimo in cui restituiamo alla terra i resti mortali di Manfred von Richthofen, facciamo il solenne voto di riporre tutta la nostra fede e tutte le nostre speranze nella patria per la quale egli è caduto ».

Tra gli innumerevoli partecipanti alla cerimonia non poteva esservi nessuno che non condividesse di tutto cuore queste parole. Così, Manfred ha trovato la sua ultima e definitiva dimora nella capitale del Reich. Ma la misura in cui la sua memoria continua a sopravvivere nel cuore del popolo è offerta dalle migliaia e migliaia di concittadini che di anno in anno, specialmente nelle domeniche e nei giorni di festa, continuano ancora oggi a visitare la sua tomba, mesti e pensierosi, ma anche fieri della propria patria.

FINE

Leutnant Lothar Frhr. von Richthofen
BERLIN